

BILL BRYSON

DRUMUL CĂTRE LITTLE DRIBBLING

Noi însemnări de pe o insulă mică



POLIROM

BILL BRYSON

DRUMUL CĂTRE LITTLE DRIBBLING

Noi însemnări de pe o insulă mică

Traducere și note de Anacaona Mîndrilă-Sonetto

POLIROM

2018



Bill Bryson, *The Road to Little Dribbling. More Notes from a Small Island*

Copyright © Bill Bryson 2015

Map © Neil Gower 2015

All rights reserved

© 2018 by Editura POLIROM, pentru ediția în limba română

www.polirom.ro

Editura POLIROM

Iași, B-dul Carol I nr. 4; P.O. BOX 266, 700506

București, Splaiul Unirii nr. 6, bl. B3A, sc. 1, et. 1;

sector 4, 040031, O.P. 53

ISBN ePub: 978-973-46-7264-6

ISBN PDF: 978-973-46-7265-3

ISBN print: 978-973-46-7191-5

Coperta: Carmen Parii

Pe copertă: © iStockphoto.com/smartboy10

Această carte în format digital (e-book) este protejată prin copyright și este destinată exclusiv utilizării ei în scop privat pe dispozitivul de citire pe care a fost descărcată. Orice altă utilizare, incluzând împrumutul sau schimbul, reproducerea integrală sau parțială, multiplicarea, închirierea, punerea la dispoziția publică, inclusiv prin internet sau prin rețele de calculatoare, stocarea permanentă sau temporară pe dispozitive sau sisteme cu posibilitatea recuperării informației, altele decât cele pe care a fost descărcată, revânzarea sau comercializarea sub orice formă, precum și alte fapte similare săvârșite fără permisiunea scrisă a deținătorului copyrightului reprezintă o încălcare a legislației cu privire la protecția proprietății intelectuale și se pedepsesc penal și/sau civil în conformitate cu legile în vigoare.

Lectura eco - un supererou al lumii moderne!

Versiune digitală realizată în colaborare cu Libris.ro



BILL BRYSON, născut în SUA, a lucrat ca jurnalist și a fost rector al Universității Durham din Marea Britanie. La Editura Polirom, de același autor au mai apărut Acasă. O istorie a vieții private (2012, 2017), De cealaltă parte a lumii. Călătorind prin Australia (2014), O plimbare în pădure. Redescoperind America pe cărările Munților Apalași (2015), Călătorii prin Europa (2015), Despre toate, pe scurt. De la Big Bang la ADN (2015), 1927. O vară care a schimbat lumea (2016) și Însemnări de pe o insulă mică. O călătorie prin Marea Britanie (2017).



Lui James, Rosie și Daphne. Bun venit!

Prolog

I

Unul dintre lucrurile care se întâmplă când începi să îmbătrânești e că descoperi o sumedenie de moduri noi de a te accidenta. Nu demult, în Franța, am fost pocnit drept în moalele capului de o barieră de parcare automată, lucru care nu cred că mi-ar fi reușit în anii mai tineri și mai ageri.

La drept vorbind, poți ajunge să fii pocnit în cap de o barieră de parcare numai pe două căi. Una e să stai sub o barieră ridicată și s-o lași intenționat să cadă peste tine. Asta e, firește, calea ușoară. Cealaltă metodă – și aici pot să ajute foarte mult niște facultăți mintale nițel slăbite – e să uiți de bariera pe care ai văzut-o ridicându-se cu câteva clipe înainte, să pășești în spațiul eliberat de ea și să rămâi locului cu buzele strânse, reflectând la următoarea ta mișcare, după care să fii luat complet prin surprindere când se prăvălește peste căpățâna ta ca un baros peste un cui. Asta e metoda pe care am ales-o eu.

Dați-mi voie să vă spun din capul locului că era o barieră zdravănă – ca un stâlp de schelărie cu energie cinetică – și n-a căzut, ci mai curând s-a prăbușit în lăcașul ei. Locul acestei aventuri în materie de traumatisme craniene era o parcare în aer liber dintr-o stațiune agreabilă de pe litoralul Normandiei, numită Etretat, nu departe de Deauville, unde eu și soția mea merseserăm să petrecem câteva zile. La momentul respectiv eram însă singur și încercam să ajung la o potecă de pe culmea falezei înalte, dincolo de parcare, însă calea era blocată de bariera situată prea jos pentru ca un bărbat de dimensiunile

mele să se strecoare pe sub ea și mult prea sus pentru a sări peste ea. În timp ce stăteam locului, ezitând, s-a apropiat o mașină, șoferul a luat un tichet, bariera s-a ridicat și șoferul a intrat în parcare. Acela a fost momentul în care am ales să fac un pas înainte și să mă opresc ca să-mi cumpănesc următoarea mișcare, fără a realiza cătuși de puțin că va fi predominant descendentă.

Ei bine, n-am mai fost niciodată lovit atât de fulgerător și de tare. Brusc, am devenit persoana cea mai uimită și mai relaxată din Franța. Picioarele mi s-au înmuiat și m-au lăsat, iar brațele mi-au devenit atât de vioaie fără ca eu să le pot controla, încât am reușit să mă lovesc cu coatele peste figură. În următoarele câteva minute, mersul meu a fost, în mod involuntar, preponderent lateral. O doamnă amabilă m-a ajutat să mă așez pe o bancă și mi-a dat o pătrătică de ciocolată, pe care am descoperit că o strângeam în pumn și a doua zi dimineață. Cum stăteam așa, în parcare a intrat altă mașină și bariera a căzut în lăcașul ei cu un dangăt răsunător. Părea imposibil să fi supraviețuit unei lovituri atât de violente. Dar apoi, cum sunt puțin paranoic și înclinat spre istericale lăuntrice, m-am convins că, de fapt, suferisem leziuni interne grave, care nu-și arătaseră încă efectele. În țeasta mea, sângele începea să se acumuleze, cum s-ar umple încet o cadă de baie, iar la un moment dat, curând, aveam să dau ochii peste cap, să scot un geamăt înfundat, să mă prăvălesc fără zgomot și să nu mă mai ridic în veci.

Când te crezi pe moarte, partea bună e că ajungi să te bucuri de puțină viață care ți-a mai rămas. Am petrecut următoarele trei zile mai mult contemplând Deauville, admirându-i curățenia și bogăția, plimbându-mă îndelung pe plaja și

promenada lui sau doar stând jos și privind marea unduitoare și cerul albastru. Deauville e un oraș de soi. Există locuri mult mai neplăcute în care să cazi lat.

Într-o după-amiază, stând cu soția mea pe o bancă și având în față Canalul Mânecii, i-am spus, în noua mea dispoziție reflexivă:

— Pariez că orașul de litoral aflat de cealaltă parte, pe coasta engleză, e deprimat și o duce greu, pe când Deauville rămâne înstărit și fermecător. Care crezi că e motivul?

— N-am idee, a spus soția mea.

Citea un roman și nu accepta că sunt pe moarte.

— Chiar, *ce* localitate e de cealaltă parte? am întrebat.

— N-am idee, a spus și a dat pagina.

— Weymouth?

— N-am idee.

— Hove, poate?

— Care parte din „n-am idee” ți se pare greu de priceput?

M-am uitat pe smartphone-ul ei. (Eu n-am voie să am smartphone, pentru că l-aș pierde.) Nu știu cât de corecte sunt hărțile ei – ne îndeamnă deseori să mergem în Michigan sau în California când căutăm câte un loc din Worcestershire –, dar numele care a apărut pe ecran era Bognor Regis.

La momentul respectiv nu i-am dat nici o importanță, dar în scurt timp avea să pară aproape profetic.

II

Am venit pentru prima oară în Anglia la celălalt capăt al vieții mele, când eram încă foarte tânăr, aveam doar 20 de ani.

În vremea aceea, pentru o perioadă scurtă, dar intensă, o proporție foarte mare a lucrurilor din lume demne de atenție proveneau din Marea Britanie. Beatles, James Bond, Mary Quant și fustele mini, Twiggy¹ și Justin de Villeneuve², Richard Burton și viața amoroasă a lui Elizabeth Taylor, viața amoroasă a prințesei Margaret, Rolling Stones, Kinks, sacourile de costum fără guler, serialele de televiziune *The Avengers* și *The Prisoner*, romanele de spionaj ale lui John le Carré și Len Deighton, Marianne Faithfull și Dusty Springfield, filmele neobișnuite cu David Hemmings și Terence Stamp, din care noi, cei din Iowa, nu înțelegeam mare lucru, piesele de teatru ale lui Harold Pinter³, din care nu pricepeam o iotă, Peter Cook⁴ și Dudley Moore⁵, *That Was the Week That Was*⁶, scandalul Profumo⁷ – practic, totul.

Reviste precum *The New Yorker* și *Esquire* erau înțesate de reclame la produse britanice cum nu vor mai fi niciodată – gin Gilbey's și Tanqueray, tweed Harris, avioane de linie ale BOAC, costume Aquascutum și cămăși Viyella, pălării de fetru Keens, pulovere Alan Paine, pantaloni Daks, mașini sport MG și Austin Healey, o sută de soiuri de whisky scoțian. Era clar că, dacă voiai să ai parte de calitate și finețe în viață, bunurile britanice erau cele care aveau să ți le ofere în mare măsură. Trebuie spus că, pe alocuri, treaba asta n-avea foarte multă logică nici măcar pe atunci. O apă de colonie îndrăgită la vremea aceea se chema Pub. Nu sunt deloc sigur ce conotații ar fi trebuit să aibă. Eu beau în Anglia de 40 de ani și nu pot spune că am întâlnit vreodată într-o cârciumă ceva cu care să vreau să-mi frec fața.

Data fiind atenția pe care o acordau americanii Marii Britanii, credeam că știu destule despre ea, însă am descoperit la scurt timp după sosire că mă înșelasem amarnic. Acolo nu

puteam nici măcar să-mi vorbesc propria limbă. În primele câteva zile nu reușeam să fac diferența între *collar* și *colour*⁸, *khaki* și *car key*⁹, *letters* și *lettuce*¹⁰, *bed* și *bared*¹¹, *karma* și *calmer*¹².

Vrând să mă tund, m-am aventurat într-o frizerie-coafor unisex din Oxford, unde proprietăreasa, o femeie corpolentă și vag amenințătoare, m-a însoțit la un scaun și m-a informat scurt:

— Azi vă va tunde un *vet*¹³.

Am rămas perplex.

— Adică o persoană care tratează animale bolnave? am întrebat cu o groază mută.

— Nu, *numele* ei e Yvette¹⁴, a răspuns ea și, aruncându-mi cea mai fugitivă privire, mi-a arătat lămurit că eram cel mai obositor idiot pe care îl întâlнисe de o bună bucată de vreme.

Într-o cârciumă am întrebat ce fel de sendvișuri au.

— Cu șuncă și cașcaval, a răspuns omul.

— O, da, vă rog! am exclamat.

— Da, vă rog, ce? a întrebat.

— Da, vă rog, cu șuncă și cașcaval, am spus eu, dar mai puțin sigur pe mine.

— Nu, sunt cu șuncă *sau* cu cașcaval, a explicat.

— Nu faceți și cu una, și cu alta?

— Nu.

— A! am exclamat surprins, apoi m-am aplecat spre el și l-am întrebat pe un ton scăzut, confidențial: De ce nu? Ar fi prea gustoase?

S-a uitat lung la mine.

— Atunci iau unul cu cașcaval, vă rog, am spus spăsit.

Când a sosit sendvișul, cașcavalul fusese ras în chip extravagant – nu mai văzusem niciodată un produs lactat chinuit înainte de a fi servit – și garnisit cu ceva ce acum știu că e pastă de murături Branston, dar atunci mi-a semănat cu ceea ce găsești când bagi mâna într-un carter înfundat.

Am ciugulit timid din el și am descoperit cu încântare că era delicios. Treptat, m-am dumirit că dădusem peste o țară cu totul străină mie, și totuși, într-un fel sau altul, minunată. E o senzație care nu m-a părăsit niciodată.

Timpul pe care l-am petrecut în Marea Britanie descrie un fel de curbă sub formă de clopot, care începe din colțul din stânga jos, în zona „Nu cunoaște aproape nimic”, și urcă treptat într-un arc până la „Destul de familiarizat”, în vârf. Odată ce am atins această culme, am presupus că voi rămâne definitiv acolo, dar recent am început să alunec pe partea cealaltă, înapoi spre ignoranță și nedumerire, căci mă trezesc tot mai des că trăiesc într-o țară pe care nu o recunosc în totalitate. E plină de celebrități ale căror nume nu le știu și ale căror talente nu le pot sesiza, de acronime (BFF, TMI, TOWIE) care trebuie să-mi fie explicate, de oameni care par să perceapă o realitate diferită de cea pe care o cunosc eu.

În lumea asta nouă sunt permanent dezorientat. Nu demult, i-am închis ușa în nas unui vizitator pentru că nu mi-a venit în minte ce altceva să fac. Venise pentru citirea contorului. La început m-am bucurat să-l văd. Nu mai venise nimeni să ne citească contorul acasă de pe vremea când Edward Heath era prim-ministru, așa că l-am primit bucuros și chiar i-am adus o scară, ca să se urce și să vadă bine indexul. Abia când s-a întors

la un minut după ce plecase am început să regret relația noastră ce prindea contur.

— Scuze, dar trebuie să citesc și contorul din toaleta bărbaților, mi-a spus.

— Poftim?

— Aici scrie că mai există un contor în toaleta bărbaților.

— Păi, nu avem o toaletă a bărbaților, pentru că, vedeți, aici e o locuință particulară.

— Aici scrie că e școală.

— Ei bine, nu e. E locuință particulară. Ați fost înăuntru adineauri. Ați văzut săli pline cu copii?

S-a gândit bine timp de un minut.

— Vă deranjează dacă arunc o privire înăuntru?

— Poftim?

— Doar o privire scurtă. Nu durează nici cinci minute.

— Credeți că veți găsi o toaletă a bărbaților care ne-a scăpat cumva din vedere?

— Nu se știe niciodată! a replicat el vioi.

— O să închid ușa, pentru că nu știu ce altceva să fac, am spus și am închis ușa.

L-am auzit, prin lemn, mârâind slab.

— În plus, am planificată o treabă importantă! am strigat la rându-mi prin lemn.

Era adevărat. Aveam planificată o treabă importantă – întâmplător, una strâns legată de această carte.

Urma să merg la Eastleigh, ca să dau un test pentru cetățenia britanică.

Ironia acestui fapt nu mi-a scăpat. Exact când viața din Marea Britanie modernă reîncepea să mă lase absolut năuc, eram chemat să demonstrez că o înțeleg.

III

Multă vreme, au existat două modalități de a deveni cetățean britanic. Prima, mai complicată, dar, paradoxal, mult mai des folosită, presupunea să ajungi într-un uter britanic și să aștepti nouă luni. Cealaltă modalitate era să completezi niște formulare și să depui un jurământ. Începând din 2005 însă, persoanele din a doua categorie trebuiau în plus să demonstreze că stăpânesc excelent limba engleză și să treacă un test de cunoștințe.

Am fost scutit de testul de limbă, pentru că engleza e limba mea maternă, dar de cel de cunoștințe nu e scutit nimeni și e un test dificil. Oricât de bine ai crede că ai ajuns să cunoști Marea Britanie, nu știi lucrurile pe care trebuie să le știi ca să treci Testul de cunoștințe „Viața în Marea Britanie”. Trebuie să știi, de exemplu, cine a fost Sake Dean Mahomet. (A fost cel care a introdus șamponul în Marea Britanie. Da, chiar așa.) Trebuie să știi cum mai e cunoscută Legea Învățămintului din 1944. (Legea Butler.) Trebuie să știi în ce an s-a instituit statutul de membru pe viață al Camerei Lorzilor (1958) și în ce an a fost redusă la zece ore durata maximă a zilei de muncă pentru femei și copii (1847). Trebuie să-l poți identifica pe Jenson Button¹⁵. (N-are rost să întrebați de ce.) Ți se poate refuza cetățenia dacă nu știi numărul statelor membre ale Commonwealth-ului, cine au fost inamicii Marii Britanii în Războiul Crimeii, procentul celor care se declară sikh, musulmani, hinduși sau creștini și adevăratul nume al turnului Big Ben. (Turnul Elisabeta.) Trebuie să știi chiar câteva lucruri care, de fapt, nu sunt adevărate. Spre exemplu, dacă ești întrebat „Care sunt cele două puncte despărțite de distanța cea mai mare pe insula principală a Marii

Britanii?”, trebuie să spui „Land’s End și John o’Groats”, chiar dacă nu e așa. E un test dur.

Ca să mă pregătesc, mi-am comandat setul complet de materiale de studiu, alcătuit dintr-o carte broșată lucioasă, intitulată *Viața în Regatul Unit: ghid pentru noii rezidenți*, și două volume auxiliare: un *Îndrumar oficial de studiu*, care-ți spune cum să folosești prima carte (în esență, începi de la prima pagină, apoi parcurgi paginile următoare, una câte una, în ordine), și o *Culegere oficială de întrebări și răspunsuri*, care conține 17 teste. Firește, înainte să citesc un cuvânt din îndrumările de studiu am făcut vreo două teste și am rămas îngrozit văzând ce prost m-am descurcat. (Când ești întrebat „Cum se numesc parlamentarii din Țara Galilor?”, răspunsul nu e „Cei mai mulți, Gareth și Dafydd”.)

Ghidul de studiu e o carte interesantă, agreabil de modestă, fără noimă pe alocuri, dar bine intenționată. Află că Marea Britanie e o țară care apreciază corectitudinea, se pricepe binișor la artă și literatură, pune preț pe bunele maniere și a dovedit adesea o inventivitate lăudabilă, mai cu seamă în ce privește lucrurile puse în mișcare de aburi. Locuitorii sunt în general oameni de treabă, care grădinăresc, fac drumeții la țară, mănâncă friptură de vită și budincă Yorkshire duminica (asta dacă nu sunt scoțieni, caz în care ar putea să aleagă haggis). Își petrec vacanțele pe litoral, respectă Green Cross Code¹⁶, stau la coadă răbdători, votează chibzuit, respectă poliția, își venerază monarhul și practică moderația în toate. Ocazional, merg într-un local public să bea vreo două beri englezești bune și să joace biliard sau popice. (Ai uneori impresia că oamenii care au scris îndrumarul ar trebui să iasă mai des din casă.)

Pe alocuri, cartea are atâta grijă să nu jignească, încât nu spune, la drept vorbind, chiar nimic, ca în următoarea descriere, redată integral, a peisajului muzical contemporan: „Există numeroase săli de concerte și evenimente muzicale ce au loc pe tot cuprinsul Regatului Unit”. Mulțumesc pentru marea revelație. (Și nu vreau să fac pe deșteptul, dar sălile de concerte n-au loc. Pur și simplu există.) Câteodată, cartea greșeste pur și simplu, ca atunci când declară că Land’s End și John o’Groats sunt separate de distanța maximă, iar alteori greșeste în mod suspect. Îl citează pe actorul Anthony Hopkins drept genul de persoană cu care britanicii se pot mândri, aparent fără să se gândească o clipă la faptul că Anthony Hopkins e acum cetățean american și trăiește în California. De asemenea, îi scrie greșit prenumele. Numește zona literară de la Westminster Abbey „Poet’s Corner”¹⁷, crezând poate că acolo e ținut doar câte un poet pe rând. În general, încerc să nu fac prea mare caz de asta, dar, dacă persoanelor care dau testul li se cere să stăpânească perfect engleza, atunci poate ar fi o idee ca și cele răspunzătoare de test să demonstreze un nivel de cunoștințe similar.

Și așa, după o lună de învățat pe rupe, a sosit și ziua testului. Fusesem instruit să mă prezint la ora stabilită într-un loc numit Wessex House din Eastleigh, Hampshire, centrul de testare aflat cel mai aproape de locuința mea. Eastleigh e un satelit al orașului Southampton și pare să fi fost bombardat intens în al Doilea Război Mondial, deși poate nu destul de intens. E o localitate curios de neremarcabilă – nu de o urâtenie care să te amortască, dar nici atractivă; nu de o sărăcie lucie, dar nici prosperă; nu moartă de-a binelea în centru, dar nici

înfloritoare. Stația de autobuz consta doar într-un zid exterior al magazinului Sainsbury's, cu o marchiză de sticlă deasupra, de bună seamă ca porumbeii să aibă un loc uscat unde să se găinățeze.

Asemenea multor orașe britanice, Eastleigh și-a închis fabricile și atelierele, canalizându-și în schimb toată energia economică în prepararea și băutul cafelei. În oraș existau, în esență, două tipuri de întreprinderi comerciale: magazine pustii și cafenele. Unele dintre magazinele pustii erau, potrivit anunțurilor din vitrine, pe cale să fie transformate în cafenele, iar multe dintre cafenele arătau, judecând după densitatea clientelei, ca și cum nu mai aveau mult până să redevină magazine pustii. Nu sunt economist, dar presupun că ăsta e așa-numitul cerc virtuos. Câțiva întreprinzători mai aventuroși deschiseseră magazine în care totul costa o liră sau agenții de pariuri și câteva instituții de caritate preluaseră alte spații abandonate, dar, în ansamblu, Eastleigh părea să fie un loc în care puteai fie să bei o cafea, fie să stai și să te uiți cum se găinățează porumbeii. Eu am băut o cafea, de dragul economiei, m-am uitat cum se găinățează un porumbel peste drum, apoi m-am prezentat la Wessex House ca să dau testul.

În acea dimineață ne prezentaserăm cinci oameni la test. Am fost conduși într-o sală plină cu mese de lucru, pe fiecare aflându-se un monitor și un mouse pus pe un pad monocrom, și așezați în așa fel încât să nu putem vedea monitoarele celorlalți. Odată instalați, ni s-a dat un test de probă alcătuit din patru întrebări, pentru a se asigura că stăpânim fără probleme mouse-ul și padul. Testul fiind de probă, întrebările erau încurajator de ușoare, de genul:

Manchester United este:

- (a) un partid politic
- (b) o formație muzicală
- (c) o echipă de fotbal engleză

Patru dintre noi am răspuns la întrebările de probă în vreo 15 secunde, dar o doamnă – plăcută, de vârstă mijlocie, puțin dolofană, originară, bănuiesc, dintr-una din acele țări ale Orientului Mijlociu în care se mănâncă multe dulciuri lipicioase – a avut nevoie de mult mai mult timp. Supraveghetorul a venit de două ori să vadă dacă totul era în regulă cu ea. Mi-am petrecut timpul uitându-mă discret în sertarele mesei mele de lucru – erau descuiate, dar goale – și încercând să văd dacă te poți distra în vreun fel mișcând un cursor pe un ecran gol. Nu poți.

În sfârșit, femeia a anunțat că a terminat, iar supraveghetorul a mers să-i verifice rezultatul. S-a aplecat spre ecranul ei și, pe un ton de uimire potolită, a remarcat:

— Le-ați ratat pe toate.

Ea a zâmbit radios, dar nesigur, neștiind dacă asta era o realizare.

— Vreți să mai încercați o dată? a întrebat amabil supraveghetorul. Aveți dreptul să încercați din nou.

Deși era limpede că nu înțelegea nimic din ce se petrece, femeia a ales, curajoasă, să meargă mai departe, așa că testul a început.

Prima întrebare era: „Ați văzut Eastleigh. Sunteți sigur(ă) că vreți să rămâneți în Marea Britanie?”. La drept vorbind, nu-mi amintesc care a fost prima întrebare și nici cele care au urmat. Ni se interzisese să aducem vreun obiect la masa de lucru, așa

că nu puteam să-mi fac însemnări sau să-mi ciocănesc gânditor dinții cu un creion. Testul era alcătuit din 24 de întrebări cu variante multiple de răspuns și dura doar vreo trei minute. Ori știai răspunsurile, ori nu le știai. Când am încheiat, m-am prezentat la masa supraveghetorului și am așteptat împreună cât timp computerul mi-a verificat răspunsurile, proces care a durat cam tot atât cât testul în sine, iar la urmă supraveghetorul m-a informat zâmbind că-l trecusem, dar n-a putut să-mi spună exact cum m-am descurcat. Computerul indica doar „admis” sau „respins”.

— Vă imprim rezultatul, a spus el.

Asta a mai luat un veac. Speram la un certificat elegant, ca un pergament, de genul celor pe care le primești după ce te cațări pe podul din Sydney sau urmezi un curs de artă culinară la Waitrose¹⁸, dar era o simplă scrisoare imprimată șters care confirma că sunt apt intelectual pentru viața în Marea Britanie modernă.

Zâmbind radios ca doamna din Orientul Mijlociu (care părea să caute de zor o tastatură ultima oară când am zărit-o), am ieșit din clădire cu un sentiment de mulțumire, ba chiar de ușoară însuflețire. Soarele strălucea. Peste drum, în stația de autobuz, doi bărbați cu geți bufante luau un aperitiv matinal din cutii identice de bere. Un porumbel a dat să ciugulească un muc de țigară, apoi a stors un găinaț mic. Viața în Marea Britanie modernă era, după mine, bunicică.

IV

Peste o zi sau două, m-am întâlnit cu editorul meu, un tip binevoitor și foarte îndrăgit, pe nume Larry Finlay, la Londra, ca să luăm prânzul și să discutăm despre subiectul următoarei mele cărți. Larry trăiește cu groaza mută că voi propune un subiect ridicol de necomercial – poate o biografie a lui Mamie Eisenhower sau ceva despre Canada –, așa că încearcă de fiecare dată să mi-o ia înainte cu o altă sugestie.

— Știi că au trecut 20 de ani de când ai scris *Însemnări de pe o insulă mică*? m-a întrebat el.

— Serios? am replicat, uimit de cât de mult trecut poate să acumuleze omul fără cel mai mic efort.

— Te-ai gândit vreodată la o continuare?

Tonul lui era nonșalant, dar în ochi i-am văzut mici lire sterline strălucitoare acolo unde i-ar fi fost în mod normal irisul. M-am gândit preț de câteva clipe.

— La drept vorbind, momentul ar fi într-un fel oportun. Știi, sunt pe cale să obțin cetățenia britanică.

— Serios? a replicat Larry. Lirele sterline au devenit și mai strălucitoare și au început să pulseze ușor. Renunți la cea americană?

— Nu, o păstrez. Voi avea cetățenie dublă, britanică și americană.

Larry a luat-o brusc înainte cu toată viteza. În capul lui se conturau planuri de marketing. Îi veneau în minte panouri la metrou – nu din acelea mari, ci mult mai mici.

— Poți să-ți evaluezi noua patrie, mi-a spus el.

— Nu vreau să mă întorc în aceleași locuri și să scriu despre aceleași lucruri.

— Atunci du-te în alte locuri, a încuviințat Larry. Du-te la... – a căutat un nume pe care să-l propună, o localitate pe care n-a vizitat-o nimeni niciodată – Bognor Regis.

L-am privit cu interes.

— E a doua oară când aud de Bognor Regis săptămâna asta, i-am spus.

— Ia-o ca pe un semn, a zis Larry.

În după-amiaza aceea, acasă, mi-am luat străvechiul și ferfenițitul *Atlas AA complet al Marii Britanii* (atât de vechi, încât autostrada M25 apare ca o aspirație punctată), doar ca să arunc o privire. Eram mai ales curios să văd care e distanța cea mai mare pe care o poți străbate în linie dreaptă în Marea Britanie. Nu e nicidecum de la Land's End la John o'Groats, în ciuda informațiilor din îndrumarul meu de studiu oficial. (Ca să se știe, iată ce spune el: „Cea mai mare distanță, pe insula principală, este cea dintre John o'Groats, pe coasta nordică a Scoției, și Land's End, în sud-vestul Angliei, de aproximativ 1.390 de kilometri.”) În primul rând, punctul nordic extrem al insulei principale nu e John o'Groats, ci Capul Dunnet, la 13 kilometri spre vest, și cel puțin alte șase protuberanțe de uscat de pe aceeași porțiune de coastă se află mai la nord de John o'Groats. Adevărata problemă e însă faptul că o călătorie între Land's End și John o'Groats ar presupune o serie de zigzaguri. Dacă accepți zigzagurile, poți să umbli prin țară după cum ai chef și, astfel, distanța e practic infinită. Eu voiam să știu care e distanța cea mai mare pe care o poți străbate în linie dreaptă fără să traversezi o apă sărată. Punând pe pagină o riglă, am descoperit, spre surprinderea mea, că rigla se îndepărtează de Land's End și John o'Groats, ca un ac de busolă deviat. Cea mai

lungă linie dreaptă pornea, de fapt, din colțul din stânga sus al hărții, de pe un promontoriu scoțian solitar, numit Cape Wrath. Și mai interesant, capătul opus trecea drept prin Bognor Regis.

Larry avea dreptate. Era un semn.

Un răstimp foarte scurt, am reflectat la posibilitatea de a străbate Marea Britanie pe linia pe care tocmai o descoperisem (Linia Bryson, cum mi-ar plăcea să fie cunoscută, din moment ce eu am descoperit-o), însă mi-am dat seama aproape imediat că n-ar fi practic și nici măcar de dorit. Ar fi însemnat, dacă o luam literal, să trec prin casele și grădinile oamenilor, să străbat câmpuri lipsite de cărări și să traversez apele prin vad, ceea ce era, evident, o nebunie; iar dacă încercam doar să mă țin aproape de ea, ar fi însemnat să-mi croiesc drumul la nesfârșit pe străzi suburbane din orașe ca Macclesfield și Wolverhampton, lucru care nu suna nici el din cale-afară de plăcut. Dar puteam cu siguranță să folosesc Linia Bryson ca pe un fel de far călăuzitor după care să-mi ghidez drumul. Am stabilit că voi începe și voi sfârși în punctele ei extreme și o voi urma pe parcurs la răstimpuri, când voi putea și-mi voi aminti s-o fac, însă nu mă voi sili să mă țin de ea cu sfințenie. Ar fi mai degrabă un *terminus ad quem* pentru mine, ce-o fi însemnând și asta. Pe drum aveam să evit, pe cât posibil, locurile prin care am fost în prima călătorie (riscam prea mult să mă opresc la un colț ca să bombăn despre cât de tare s-au deteriorat lucrurile de la ultima mea vizită) și să mă axez în schimb pe locuri unde n-am fost niciodată, cu speranța că le voi vedea cu o privire proaspătă, nepărtinitoare.

Îmi plăcea în mod deosebit ideea să mă duc la Cape Wrath. Nu știam nimic despre el – putea foarte bine să fie un parc de rulote –, dar numele suna aspru, bătut de valuri și greu

accesibil, o destinație pentru un călător serios. Când oamenii m-ar fi întrebat încotro merg, aş fi privit către nord, la orizont, cu o expresie hotărâtă şi aş fi spus: „La Cape Wrath, cu voia lui Dumnezeu”. Mi-i imaginam pe ascultătorii mei fluierând slab, a admirație, şi replicând: „Oho, e cale lungă!”. Eu aş fi dat afirmativ din cap, cu îndârjire. „Nici nu ştiu dacă există vreo ceainărie pe-acolo”, aş fi adăugat.

Dar, înainte de acea aventură depărtată, aveam de străbătut sute de kilometri de oraşe istorice şi ținuturi rurale fermecătoare, plus o vizită în renumita stațiune de litoral engleză Bognor.

- [1.](#) Lesley Lawson (n. 1949), cunoscută drept Twiggy, fotomodel, actriță şi cântăreață engleză.
- [2.](#) Om de afaceri britanic, cunoscut ca impresarul lui Twiggy între anii 1966 şi 1973.
- [3.](#) Harold Pinter (1930-2008), dramaturg, scenarist, regizor şi actor britanic laureat cu Premiul Oscar.
- [4.](#) Peter Edward Cook (1937-1995), actor, satirist, scriitor şi comic englez.
- [5.](#) Dudley Stuart John Moore (1935-2002), actor, comic, muzician şi compozitor englez, cu o lungă colaborare cu Peter Cook.
- [6.](#) Emisiune TV de comedie satirică a BBC din anii 1962-1963.
- [7.](#) Scandal politic din Marea Britanie iscat de la o scurtă aventură a lui John Profumo, secretar de stat pe probleme de război, cu Christine Keeler, o tânără de 19 ani.
- [8.](#) Guler, respectiv culoare.
- [9.](#) Kaki, respectiv cheie de maşină.
- [10.](#) Litere, respectiv lăptucă.
- [11.](#) Pat, respectiv dezvelit.
- [12.](#) Karma, respectiv mai calm.
- [13.](#) Veterinar.
- [14.](#) Confuzie creată din pronunția asemănătoare, în engleza britanică, a cuvintelor *a vet* şi *Yvette*.
- [15.](#) Jenson Alexander Lyons Button (n. 1980), pilot britanic de Formula 1.
- [16.](#) Brand creat de Societatea Regală pentru Prevenirea Accidentelor ca să promoveze siguranța pietonilor pe străzi.
- [17.](#) Colțul poetului; corect, Poets' Corner, Colțul poeților.
- [18.](#) Lanț britanic de supermarketuri care organizează şi cursuri de artă culinară.

Capitolul 1

Futu-ți Bognor!

Înainte să mă duc prima oară acolo, știam un singur lucru despre Bognor Regis, în afară de cum se scrie: că un monarh britanic, la un moment incert din trecut, într-o clipă de acreală pe patul de moarte, a strigat „Futu-ți Bognor!” chiar înainte să-și dea duhul, deși care monarh a fost și de ce ultima lui dorință a fost să vadă sodomizată o stațiune de litoral engleză de mărime medie sunt întrebări la care nu puteam răspunde.

Monarhul, am aflat între timp, era regele George al V-lea, iar povestea spune că în 1929 a mers la Bognor la sfatul medicului său, lordul Dawson de Penn, care i-a sugerat că o cură de aer curat de mare l-ar putea ajuta să se vindece de o problemă serioasă la plămâni. Faptul că lui Dawson nu i-a venit în minte un tratament mai bun decât o schimbare de decor reflectă, poate, trăsătura lui cea mai de seamă ca medic: incompetența. La drept vorbind, Dawson era atât de renumit pentru ignoranța lui medicală, încât în cinstea lui a fost compusă o poezioară. Suna așa:

*Dawson de Penn, al nostru lord,
Pe mulți i-a mai dus la prohod.
De aceea-i bine-a zice
Doamne, apără-l pe rege.*

Regele a ales stațiunea Bognor nu pentru că ar fi nutrit o deosebită afecțiune pentru ea, ci pentru că un prieten bogat de-al lui, pe nume sir Arthur du Cros, avea acolo o reședință numită Craigweil House, pe care i-a oferit-o regelui spre folosința proprie. Craigweil era, pe cât se spune, o locuință urâtă și incomodă, iar regelui nu i-a plăcut nimic la ea, însă aerul de mare i-a făcut într-adevăr bine și, după câteva luni, s-a simțit suficient de întremat ca să se întoarcă la Londra. Dacă a plecat cu amintiri plăcute despre Bognor, nu le-a relatat nimănui.

Șase ani mai târziu, când regele, care suferise o recidivă, zăcea pe patul de moarte, Dawson l-a asigurat curtenitor că-n scurt timp se va simți suficient de bine ca să meargă într-o nouă vacanță la Bognor. „Futu-ți Bognor!”, se spune că a replicat regele, după care a murit. Întâmplarea e în general considerată pură ficțiune, dar unul dintre biografii lui George al V-lea, Kenneth Rose, susține că ar putea fi autentică și că n-ar fi fost nicidecum în discordanță cu caracterul acestuia.

În virtutea scurtei șederi a regelui, stațiunea Bognor a solicitat să se adauge cuvântul Regis la numele ei și, în 1929, cererea a fost aprobată, astfel că, în mod interesant, măreția-i maximă și debutul declinului fatal datează aproape din același moment.

La fel ca multe dintre localitățile britanice de coastă, Bognor a cunoscut vremuri mai bune. Odinioară aici se înghesuiau mulțimi de oameni veseli și bine îmbrăcați, pentru weekenduri lipsite de griji. La Bognor se găseau un Teatru Regal, un măreț Pavilion al cărui ring de dans avea reputația de a fi cel mai

grozav din sudul Angliei și un foarte prețuit, deși nu prea corect numit Kursaal¹, unde nimeni nu se vindeca de nimic, însă clienții puteau să se plimbe cu patinele cu roțile pe fundalul muzicii interpretate de o orchestră locală, iar după aceea să ia masa sub palmieri uriași. Toate acestea sunt de mult apuse.

Cheiul de la Bognor supraviețuiește, dar la limită. Cândva avea 300 de metri lungime, însă diferiți proprietari s-au apucat să rezeze bucăți din el după ce incendiile sau furtunile au provocat stricăciuni, astfel că azi a mai rămas doar un ciot de 90 de metri, care nu ajunge chiar până la mare. Mulți ani, Bognor a avut un concurs numit „Omul-pasăre”, în care concurenții încercau să se ridice în aer de pe chei folosind felurite născociri meșterite chiar de ei – biciclete cu rachete prinse de o parte și de alta, lucruri de genul ăsta. În mod invariabil, parcurgeau o distanță amuzant de scurtă și cădeau cu un plescăit în apă, spre marea încântare a mulțimilor de spectatori, dar în cele din urmă, din cauza scurtării cheiului, au ajuns să aterizeze forțat pe nisip și pietriș, într-o manieră mai mult alarmantă decât amuzantă. Concursul a fost anulat în 2014, iar acum pare să se fi mutat definitiv la câțiva kilometri în josul coastei, la Worthing, unde premiile sunt mai mari, iar cheiul chiar ajunge deasupra apei.

În încercarea de a pune capăt declinului prelung și molcom al stațiunii Bognor, în 2005 Consiliul Districtual Arun a înființat Grupul operativ pentru regenerarea Bognor Regis, cu obiectivul de a aduce în oraș investiții valorând 500 de milioane de lire. Când a devenit clar că nu se va ajunge niciodată la o astfel de sumă, ținta a fost redusă fără zarvă, întâi la 100 de milioane de lire, apoi la 25 de milioane. Și aceste variante s-au dovedit a fi prea ambițioase. În cele din urmă, s-a decis că o sumă mai

realistă ar fi undeva în jur de zero. Când oamenii au realizat că acest obiectiv fusese deja atins, grupul operativ a fost desființat, fiindcă își făcuse treaba. Acum, din câte-mi dau seama, autoritățile se mai ocupă de Bognor doar atât cât să nu-l lase să piară, ca și cum ar fi un pacient conectat la aparate.

Cu toate acestea, Bognor nu-i deloc urât. Are o plajă lungă, cu o promenadă arcuită din beton, și un centru compact și îngrijit, dacă nu chiar prosper. Aproape de mare se află un refugiu silvestru numit Hotham Park, cu cărări șerpuitoare, un mic lac cu bărci de agrement și o cale ferată de jucărie. Dar trebuie spus că asta e tot. Dacă dai o căutare pe internet ca să afli ce se poate face în Bognor, Hotham Park e primul lucru care apare. Al doilea punct de atracție sugerat e un magazin care comercializează scutere.

Am coborât pe faleză. Erau destul de mulți oameni care se plimbau și se bucurau de soare. Avea să fie o vară încântătoare și chiar și acum, la zece și jumătate dimineața, îți puteai da seama că ziua va fi, după standardele englezești, toridă. Plănuisem inițial să fac o plimbare pe faleză către vest, până la Craigweil, ca să văd unde a stat regele, însă acea speranță mi s-a spulberat când am aflat că reședința a fost dărâmată în 1939 și că azi locul a dispărut sub un cartier de locuințe. Așa că am pornit în schimb spre est, pe promenadă, către Felpham, pentru că în direcția aceea se îndreptau aproape toți ceilalți plimbăreți și am presupus că știu ce fac.

De o parte se aflau plaja și o mare luminoasă, scânteietoare, iar de cealaltă, un șir de case moderne și elegante, toate cu ziduri înalte ca să-și apere intimitatea de noi, cei de pe promenadă. Proprietarii nu rezolvaseră însă problema evidentă că un zid menit să-i împiedice pe trecători să tragă cu ochiul

înăuntru îi împiedică și pe cei dinăuntru să vadă afară. Dacă locatarii acestor case elegante voiau să privească marea, trebuiau să urce la etaj și să stea pe balcon, însă asta însemna să se expună privirii noastre. Puteam să vedem totul – dacă erau bronzăți sau albi, beau ceva rece sau fierbinte, citeau gazetele de scandal sau ziarul *The Telegraph*. Oamenii de pe balcoane se prefăceau că situația asta nu-i deranjează deloc, dar se vedea bine că nu era așa. În definitiv, li se cerea foarte mult. Trebuiau să se prefacă în primul rând că balconul îi făcea cumva invizibili pentru noi și mai trebuiau să se prefacă și că noi eram o parte atât de neînsemnată a panoramei, încât, de fapt, nici măcar nu ne vedeau acolo, jos, cum ne uitam la ei. E treabă grea să te prefaci atât.

Ca experiment, am încercat să stabilesc contactul vizual cu oamenii din balcoane. Zâmbeam, ca pentru a spune „Salutare, te văd!”, dar ei își fereau de fiecare dată rapid privirea sau se prefăceau că nu mă văd deloc, fiind în schimb absorbiți de ceva aflat departe, la orizont, pe lângă Dieppe sau, poate, Deauville. Câteodată mă gândesc că e într-o câțva extenuant să fii englez. În orice caz, mi se părea evident că afacerea era mult mai profitabilă pentru noi, cei de pe promenadă, din moment ce vedeam marea tot timpul, fără a trebui să mergem mai la înălțime, și nu era nevoie să ne prefacem nici o clipă că nu ne poate vedea nimeni. Încă și mai bine, la sfârșitul zilei puteam să ne urcăm în mașini și să plecăm acasă, într-un oraș care nu era Bognor Regis.

Plănuisem ca, după Bognor, să iau un autobuz care mergea de-a lungul coastei până la Brighton, ceea ce-mi trezea un entuziasm nerostit. Nu mai fusesem niciodată pe această

porțiune de coastă și nutream mari speranțe în privința ei. Îmi tipărisem un orar al autobuzelor și-l alesesem cu grijă pe cel de 12:19 ca fiind cel mai potrivit cu scopurile mele, dar acum, ajungând agale în stația de autobuz, crezând că am sosit cu câteva minute mai devreme, am văzut cu vagă consternare autobuzul meu luând-o din loc înaintea unui nor de fum negru. Mi-a trebuit un minut ca să mă dumiresc că nu-mi merge bine ceasul, că bateria e clar pe ducă. Având de omorât jumătate de oră până la următorul autobuz, am intrat într-un atelier de reparat bijuterii, unde un bărbat posac s-a uitat la ceas și mi-a spus că o baterie nouă m-ar costa 30 de lire.

— Dar nu știu dacă am dat atâta pe ceas! am bolborosit eu.

— Poate că asta explică de ce nu funcționează, a replicat el și mi-a înapoiat ceasul cu un aer de maiestuoasă indiferență.

Am așteptat să văd dacă mai avea ceva de adăugat, dacă exista în el fie și cea mai slabă pâlpare de interes să mă ajute să am și eu ora exactă la încheietura mâinii și, poate, prin asta să-și ducă afacerea mai departe. Se părea că nu.

— Ei, îl las așa deocamdată, am spus. Văd că sunteți foarte ocupat.

Dacă mi-a apreciat câtuși de puțin simțul umorului, n-a arătat-o. A ridicat din umeri și cu asta s-a sfârșit relația noastră.

Mi-era foame, dar acum mai aveam doar 20 de minute până la autobuzul următor, așa că am intrat într-un McDonald's, de dragul vitezei. Trebuia să am mai multă minte. Știți, am o mică istorie personală cu McDonald's. Odată, acum câțiva ani, la sfârșitul unei zile petrecute împreună cu familia, am oprit la un McDonald's ca urmare a strigătelor nepoților înghesuiți pe bancheta din spate, care se rugau fierbinte să primească o masă nesănătoasă, și mi s-a încredințat misiunea de a da comanda. I-

am chestionat cu grijă pe toți membrii grupului – eram vreo zece, în două mașini –, am pus comanda cap la cap pe dosul unui plic vechi și m-am dus la teighea.

— Bun, i-am spus cu hotărâre angajatului tinerel când mi-a venit rândul, aș vrea cinci Big Mac, patru cheeseburgeri de o sută de grame, două milkshake-uri cu ciocolată...

În acel moment, cineva a venit să-mi spună că unul dintre copii voia nuggets de pui în loc de Big Mac.

— Scuze, am spus, apoi am reluat. Deci să fie *patru* Big Mac, patru cheeseburgeri de o sută de grame, două milkshake-uri cu ciocolată...

Când am ajuns aici, o persoană mititică m-a tras de mânecă și m-a informat că vrea milkshake cu căpșuni, nu cu ciocolată.

— Așa, am spus întorcându-mă iar spre tânărul angajat, deci să fie patru Big Mac, patru cheeseburgeri de o sută de grame, un milkshake cu ciocolată, un milkshake cu *căpșuni*, trei nuggets de pui...

Și tot așa, am parcurs lunga și complicata comandă a grupului, ajustând-o din când în când.

Când a sosit mâncarea, tânărul a scos la iveală vreo unsprezece tăvi, cu treizeci sau patruzeci de pungi cu mâncare pe ele.

— Ce-i asta? l-am întrebat.

— Comanda dumneavoastră, a răspuns el și a citit comanda mea de pe casa de marcat. Treizeci și patru de Big Mac, douăzeci de cheeseburgeri de o sută de grame, douăsprezece shake-uri cu ciocolată...

A reieșit că, în loc să-mi ajusteze comanda de fiecare dată când am luat-o de la capăt, tot adăugase la ea.

— N-am cerut douăzeci de cheeseburgeri de o sută de grame, am cerut patru cheeseburgeri de o sută de grame, de cinci ori.

— E același lucru.

— Nu e deloc același lucru. Nu se poate să fii atât de prost!

Două dintre persoanele care stăteau la rând în spatele meu s-au arătat de partea tânărului angajat.

— Chiar ați comandat toate astea, a spus cineva.

Șeful de tură a venit și s-a uitat la casa de marcat.

— Aici scrie douăzeci de cheeseburgeri de o sută de grame, a zis el, de parcă ar fi fost un pistol cu amprentele mele pe el.

— Știu ce scrie acolo, dar nu asta am comandat.

Unul dintre copiii mei adulți a venit să afle ce se petrece. I-am explicat ce se întâmplase, iar el a cântărit judicios chestiunea și a decis că, punând totul cap la cap, a fost vina mea.

— Nu pot să cred că sunteți toți atât de proști! m-am adresat unui public alcătuit acum din vreo șaisprezece oameni, unii proaspăt sosiți, dar arătându-se deja împotriva mea.

În cele din urmă a venit soția mea, m-a luat de cot și m-a dus de acolo, așa cum o vedeam pe vremuri conducând într-o cameră liniștită pacienți de la psihiatrie care trăncăneau. A lămurit amiabil încurcătura cu șeful de tură și cu angajatul, a adus la masă două tăvi cu mâncare în circa treizeci de secunde și m-a informat că nu mai am voie să mă aventurez într-un McDonald's vreodată, fie singur, fie supravegheat.

Și acum iată-mă din nou într-un McDonald's, pentru prima oară după scandalul de atunci. Am jurat să mă port frumos, dar McDonald's e pur și simplu prea mult pentru mine. Am comandat un sendviș cu pui și o Cola dietetică.

— Doriți și cartofi prăjiți? a întrebat tânărul care mă servea.

Am șovăit o clipă, apoi, pe un ton chinuit, dar răbdător, am spus:

— Nu. Știi, tocmai de aceea n-am cerut cartofi prăjiți.

— Ni s-a zis să întrebăm, gen, a zis el.

— În general, când vreau cartofi prăjiți, spun ceva de genul: „Aș vrea și niște cartofi prăjiți, te rog”. Țsta e sistemul pe care-l folosesc.

— Ni s-a zis să întrebăm, gen, a repetat el.

— Vrei să știi și celelalte lucruri pe care nu le vreau? Lista e destul de lungă. De fapt, tot ce serviți voi, în afara celor două lucruri pe care le-am cerut.

— Ni s-a zis să întrebăm, gen, a zis el din nou, dar pe un ton mai sumbru.

A așezat pe o tavă cele două preparate comandate de mine și mi-a urat, fără cea mai vagă urmă de sinceritate, să am o zi bună.

Mi-am dat seama că, probabil, încă nu eram pregătit pentru McDonald's.

Serviciul de transport cu autobuzul de la Bognor Regis la Brighton, via Littlehampton, e promovat drept Coastliner 700, ceea ce-l face să sune atractiv și elegant, poate cu motor turbo. M-am imaginat așezat la înălțime, în confort, cu aer condiționat și scaun îmbrăcat în velur luxos, bucurându-mă de priveliștile mării strălucitoare și câmpurilor unduitoare prin fereastra de sticlă ușor colorată, atât de ușor, încât îți vine să te întorci spre cel de lângă tine și să-l întrebi: „E geamul ăsta ușor colorat sau Littlehampton are o nuanță vag albăstruie?”.

În realitate, când a apărut horcăind, autobuzul nu avea nici una din caracteristicile astea. Era neetajat, înghesuit și sufocant,

plin de muchii metalice dure și scaune din plastic turnat. Era genul de vehicul în care te-ai aștepta să fii urcat dacă ai fi transferat de la o închisoare la alta. Dar, la capitolul plusuri, era ieftin – 4,40 de lire sterline drumul până la Hove, mai puțin decât dădusem pe o halbă de bere la Londra în seara precedentă.

Nutream în continuare un entuziasm precaut, căci urma să străbat un șir de stațiuni mici și, speram eu, fermecătoare: Littlehampton, Goring-by-Sea, Angmering, Worthing, Shoreham. Mi le imaginam ca pe satele acelea vesele pe care le-ai găsi într-o carte Ladybird din anii 1950 – străzi principale cu ceainării agreabile și magazine cu copertine în dungi viu colorate, în care se vând moriști și mingi gonflabile, și oameni care se plimbă ținând în mâini cornete cu cupe de înghețată galbenă. Dar vreme îndelungată – o oră bună sau mai mult – nu ne-am apropiat deloc de mare și nici de vreo comunitate identificabilă. Am străbătut în schimb o nesfârșită înghesuială suburbană, pasaje supraterane și șosele cu două benzi, trecând doar pe lângă supermagazine (iată unul dintre cei mai incorecți termeni din viața britanică modernă), benzinării, reprezentanțe auto și toate celelalte urâtenii vitale ale epocii noastre. Un pasager anterior lăsase două reviste ilustrate în buzunarul scaunului de lângă mine; am scos una, într-un moment de curiozitate plictisită. Era o revistă din acelea cu titlu ciudat de emfatic – *Hello!, OK!, Acum!, Acum ce mai e!, Nu acum!* – și toate titlurile de pe copertă păreau să se refere la celebrități de sex feminin care se îngrășaseră mult în ultimul timp, deși nici una din cele pe care le vedeam nu fusese tocmai zveltă din capul locului. Nici una nu-mi era cunoscută, însă viața lor prilejuia o lectură fascinantă. Articolul meu preferat – poate

chiar din toate timpurile – se referea la o actriță care s-a răzbunat pe partenerul ei bleg punându-i în cârcă plata a 7.500 de lire sterline pentru o transformare vaginală totală. Asta numesc eu răzbunare. Dar, rogu-vă, ce-ți aduce o transformare vaginală totală? Wi-fi? Saună? În mod regretabil, articolul nu specifica.

Mă prinsese microbul. M-am pomenit absorbit de viețile în somptuoasă neorânduială ale unor celebrități al căror numitor comun părea să constea într-un creier minuscul, sâni gigantici și talentul de a avea relații regretabile. Ceva mai încolo, în același număr, am găsit titlul frapant „Nu-ți omorî copilul pentru faimă!”. Țsta s-a dovedit a fi un sfat de la Katie Price (care, dacă mă întrebați pe mine, seamănă leit cu răposatul fotomodel Jordan) către un star în ascensiune pe nume Josie. Doamna Price nu e genul care să umble cu menajamente. „Ascultă aici, Josie”, scria ea, „după mine, ești absolut dezgustătoare! Faptul că ai sâni și faci avort nu te face celebră!”. Deși din punct de vedere intelectual și emoțional eram înclinat să-i dau dreptate lui Katie în privința asta, din articol părea totuși că Josie e dovada vie a contrariului.

Fotografiile cu Josie înfățișau o tânără cu sâni ca niște baloane și buze ce te duceau cu gândul la barierele plutitoare folosite pentru a opri întinderea petelor de țitei de pe mare. Potrivit articolului, aștepta nașterea „celui de-al treilea băiat peste două luni”, ceea ce, cred că putem fi de acord, e o rată reproductivă remarcabilă, chiar și pentru cineva din Essex. Mai departe, articolul spunea că Josie era atât de dezamăgită că are tot băiat, și nu fata pe care și-o dorea atât de mult, încât se apucase iarăși de fumat și de băut, ca semn al nemulțumirii față de aparatul ei reproducător. Se gândea chiar să facă avort, ăsta

fiind motivul pentru care doamna Price se avântase în luptă cu sentimente atât de puternice. Articolul menționa în treacăt că tânăra Josie analiza propunerile de publicare a unei cărți venite din partea a două edituri. Dacă se dovedește că editura mea e una dintre ele, îi dau foc cu mâna mea.

Nu-mi place deloc să vorbesc ca un moș, dar de ce sunt celebre persoanele astea? Ce calități posedă, de le îndrăgește lumea largă? Putem să eliminăm de la început din ecuație talentul, inteligența, atractivitatea și farmecul – și atunci, ce rămâne? Labele picioarelor delicate? Respirația proaspătă, mentolată? Zău dacă știu. Din punct de vedere anatomic, multe nici măcar nu par întru totul ființe umane. Multe au nume care sugerează că au venit la noi dintr-o galaxie îndepărtată: Ri-Ri, Tulisa, Naya, Jai, K-Pez, Chlamydia, ToS-R, Mo-Ron [cretin]. (Pe unele se poate să mi le fi imaginat.) În timp ce citeam revista, îmi tot răsuna în minte o voce precum cea din reclama la un film de categoria B din anii 1950, care spunea: „Au venit de pe Planeta Imbecililor!”.

Indiferent de unde s-ar ivi, acum sunt cu duiumul. Ca pentru a-mi ilustra ideea, imediat după Littlehampton, un tânăr cu pantaloni cu turul lăsat și niște umeri căzuți nonșalant a urcat în autobuz și s-a așezat în dreptul meu, de partea cealaltă a culoarului. Purta o șapcă de baseball cu câteva numere mai mare. Numai urechile din cale-afară de mari o împiedicau să-i cadă peste ochi. Cozorocul fusese aplatizat cu compresorul și încă mai purta eticheta cu prețul, lucioasă, ca o hologramă. Deasupra cozorocului era scris cu litere mari cuvântul „OBEY” [Supune-te]. Niște căști emiteau unde sonore bubuitoare prin magnificul vid interstelar din craniul lui, care călătoreau în căutarea particulei îndepărtate și aride a creierului. Trebuie că

semăna puțin cu căutarea bosonului Higgs. Dacă ai lua toți tinerii din sudul Angliei cu șepci din astea și cu umerii căzuți și i-ai strânge pe toți în aceeași încăpere, tot n-ai obține suficiente puncte IQ ca să faci un debil mintal.

Am trecut la a doua revistă, *Shut the Fuck Up! [Taci naibii!]*. Din ea am aflat că poate Katie Price nu era chiar întruchiparea izvorului de sfaturi înțelepte, cum presupusesem până atunci. Ni se oferea turul cu ghid al vieții amoroase amețitor de bogate a doamnei Price. Ea includea trei căsătorii, două logodne rupte, câțiva copii și alte câteva angajamente sincere, dar de scurtă durată – și ăsta era doar cel mai recent fragment al existenței sale intense. Toate relațiile doamnei Price fuseseră prodigios de nesatisfăcătoare, dar nici una mai mult ca ultima. S-a măritat cu un ins pe nume Kieran, al cărui talent principal era, cred, capacitatea de a-și face părul să stea ridicat în moduri interesante. La scurt timp după ce s-au mutat în reședința cu 1.100 de camere a lui Katie, aceasta a descoperit că Kieran se zbenguia cu cea mai bună (acum, probabil, fosta cea mai bună) prietenă a ei. De parcă n-ar fi fost de ajuns (și-n lumea doamnei Price aproape nimic nu e), a descoperit că *o alta* dintre prietenele ei cele mai bune făcea, de asemenea, ture de probă cu Kieran. Cum e lesne de înțeles, doamna Price a turbat de furie. Cred că aici urmează Palatul Buckingham al transformărilor vaginale totale.

Dând pagina, am găsit profilul emoționant al unui cuplu, Sam și Joey, ale căror talente am fost sincer incapabil să le identific. M-ar interesa să aflu dacă reușește cineva. Sam și Joey erau, evident, oameni de mare succes, întrucât căutau o proprietate de proporții în Essex – „ideal, un castel”, a declarat un prieten. Ajuns aici, mi-am dat seama că-mi picură creierul

pe pagini, așa că am lăsat revista deoparte și am privit în schimb peisajele suburbane ce defilau la fereastra mea.

Puțin câte puțin, fără să mă pot abține și cu numeroase zvâcniri spasmodice ale capului, am căzut în cel mai adânc somn.

M-am trezit cu o tresărire și am descoperit că mă aflu într-un loc incert. Autobuzul oprise în dreptul unui parc orășenesc mare, dreptunghiular, verde și plin de oameni. Pe trei laturi era mărginit de mici hoteluri și blocuri de apartamente, iar pe a patra era deschis spre mare. Era fermecător. Chiar dincolo de fereastra mea pornea dinspre parc o stradă pietonală, și ea cu un aer îmbietor. Poate mă aflu la Hove. Auzisem că Hove e foarte plăcut. Am coborât grăbit din autobuz și am hoinărit puțin, întrebându-mă cum pot afla unde sunt. Nu m-am putut hotărî să abordez pe cineva și să întreb: „Mă scuzați, unde sunt?”, așa că am mers până când am ajuns la un panou informativ care m-a anunțat că mă aflu în Worthing.

Am explorat strada pietonală, numită Warwick Street, și am băut un ceai, apoi am mers agale până pe faleză, care era dominată de o parcare etajată senzațional de urâtă. Zău că te întrebi ce e în mintea celor de la urbanism. „Auzi, am o idee! În loc să avem hoteluri și blocuri drăguțe la malul mării, hai să construim o parcare uriașă, fără ferestre. Asta va atrage precis oameni cu nemiluita!” M-am gândit să parcurg pe jos restul drumului până la Brighton, dar apoi mi-am dat seama că ceea ce zăream neclar departe, la orizont, era chiar Brighton și că era cu siguranță cale lungă până acolo – mai bine de 13 kilometri, potrivit hărții mele de încredere de la Serviciul Topografic Național, considerabil mai mult decât aveam chef să merg pe jos în acel moment.

Așa că am urcat în alt autobuz, practic identic cu primul, și mi-am reluat călătoria pe șosea. A început promițător, dar în scurt timp drumul de coastă a devenit un șir lung de cimitire auto, depozite de materiale de construcții, ateliere auto și, la urmă, o imensă centrală electrică la intrarea în Shoreham. Ne-am nimerit într-un ambuteiaj, din cauza lucrărilor rutiere, și eu am adormit iar.

M-am trezit la Hove, exact unde doream să fiu, și am coborât din autobuz cu obișnuita-mi grabă stângace. Întâmplător, citisem recent despre George Everest, cel care a dat numele Muntelui Everest, și aflasem că e înmormântat în cimitirul St. Andrew's din Hove, prin urmare m-am gândit că aș putea să-i văd mormântul. Înainte să citesc despre bătrânul George, nu mă întrebasesm nici măcar o dată de unde vine numele muntelui. S-a dovedit că nici măcar n-ar fi trebuit să i-l poarte. În primul rând, George Everest nu l-a văzut niciodată. Munții, din India sau din alte părți, n-au jucat nici un rol în viața lui.

Everest s-a născut la Greenwich în anul 1790; era fiul unui avocat și a studiat la școlile militare din Marlow și Woolwich înainte de a fi expedit în Extremul Orient, unde a devenit topograf. În 1817 a fost trimis la Hyderabad, în India, ca asistent principal în cadrul unui demers cunoscut drept The Great Trigonometrical Survey. Proiectul urmărea să realizeze studiul topografic al unui arc de meridian în India, ca modalitate de a determina circumferința Pământului. Era opera vieții unui ins de o obscuritate interesantă, pe nume William Lambton. Aproape tot ce ține de Lambton e incert. *Dicționarul Oxford al biografiilor naționale* spune că s-a născut cândva între anii 1753 și 1769 – un interval al posibilităților frapant de larg. Locul în

care a copilărit e cu totul necunoscut, la fel și toate celelalte detalii referitoare la primii ani de viață și la educația lui. Se poate spune doar că în 1781 s-a înrolat în armată, a plecat în Canada pentru a măsura granița acesteia cu noile State Unite, după care a fost trimis în India. Acolo i-a venit ideea să măsoare arcul de meridian. A trudit la asta vreo 20 de ani, până să moară subit în nordul Indiei în 1823 – deși nu se știe exact unde, când și din ce cauză. George Everest n-a făcut decât să finalizeze proiectul. Demersul a fost important, însă nu s-a apropiat câtuși de puțin de Munții Himalaya.

Fotografiile lui Everest din ultima parte a vieții înfățișează un chip posac, încercuit aproape perfect de părul și barba albe. Viața în India nu i-a priit cine știe ce. A trăit acolo 20 de ani, simțindu-se rău cam tot timpul, căci suferea de tifos și accese cronice de febră Yellapuram și diaree. A petrecut lungi perioade acasă, în concediu de boală. S-a întors definitiv în Anglia în 1843, cu mult înainte să fie botezat muntele. E aproape singurul munte din Asia care are un nume englezesc. În general, cartografii britanici au fost destul de scrupuloși în ce privește păstrarea denumirilor autohtone, însă Muntele Everest era cunoscut pe plan local sub mai multe nume – Deodhunga, Devadhunga, Bairavathan, Bhairavlangur, Gnalthemthangla, Chomolungma și alte câteva –, așa că nu exista unul asupra căruia să se fixeze. Britanicii îl numeau de cele mai multe ori Piscul XV. La acea vreme, nimeni nu știa că e cel mai înalt munte din lume și, ca atare, merită o atenție specială, astfel că, atunci când cineva a scris pe hartă numele lui Everest, n-a fost un gest de mare însemnătate. Până la urmă, s-a constatat că studiul topografic era oricum greșit în mare măsură, așa că Lambton și Everest au murit fără să fi înfăptuit mare lucru.

În paranteză fie spus, George Everest nu-și pronunța numele E-ve-rest, cum îl spune azi toată lumea, ci *Eve-rest* – doar două silabe –, așa că muntele nu e doar greșit numit, ci și greșit pronunțat. Everest a murit la vârsta de 76 de ani, în Hyde Park Gardens, Londra, însă a fost transportat la Hove pentru a fi înmormântat. Nimeni nu știe de ce. Nu se cunoștea vreo legătură a lui cu orașul sau cu vreo parte din Sussex. Mă fascina ideea că muntele cel mai faimos din lume poartă numele unui om care n-a avut nici o legătură cu el și căruia nici măcar nu-i pronunțăm corect numele. Mi se pare chiar splendid.

St. Andrew e o biserică impresionantă, mare și cenușie, cu o turlă pătrată, întunecată. La poartă se afla un panou mare pe care scria *Biserica St. Andrew vă urează bun venit*, dar spațiile pentru numele vicarului, orele slujbelor și numărul de telefon al îngrijitorului bisericii erau necompletate. Trei grupuri de vagabonzi ocupau cimitirul, bând și bucurându-se de soare. Doi inși din grupul aflat cel mai aproape de mine se certau cu înflăcărare, însă nu mi-am putut da seama pe ce temă. Am hoinărit printre pietrele funerare, dar majoritatea inscripțiilor, roase de intemperii, deveniseră ilizibile. Mormântul lui Everest a fost expus aerului sărat de la Hove timp de aproape 150 de ani, așa că pare improbabil să fi rezistat într-o formă identificabilă. Unul dintre cei doi inși certăreți s-a ridicat ca să facă pipi pe zidul împrejmuitoar. În timp ce urina, am început să-l interesez și s-a apucat să strige la mine peste umăr, într-un mod ușor ostil, întrebându-mă ce caut.

I-am spus că aș vrea să găsesc mormântul unui bărbat pe nume George Everest. Omul m-a uluit spunând, cu o voce de-a dreptul educată, „A, e chiar acolo”, arătând spre niște pietre funerare la câțiva pași de mine.

— Muntele Everest a primit numele lui, dar, știi, nu l-a văzut niciodată.

— Așa am citit.

— Tâmpit de doi bani! a exclamat omul, un pic ambiguu, apoi și-a săltat daravela înapoi în pantaloni cu un aer de satisfacție.

Așa s-a sfârșit prima mea zi ca turist în Marea Britanie. Am presupus că măcar unele dintre cele care urmau aveau să fie mai bune.

- [1.](#) Joc de cuvinte bazat pe pronunția asemănătoare a cuvintelor *kursaal*, parc de distracții într-o stațiune, și *cures all*, vindecă tot.

Capitolul 2

Seven Sisters

O femeie pe care n-am întâlnit-o niciodată îmi trimite cu regularitate alerte pe e-mail care-mi spun cum să-mi dau seama dacă fac un accident vascular cerebral.

„Dacă simțiți furnicături în degete”, spune unul, „ați putea suferi *UN ACCIDENT VASCULAR CEREBRAL*. Solicitați îngrijiri medicale *NEÎNTÂRZIAT*”. (Alertele conțin o sumedenie de cuvinte cu caractere italice și majuscule neașteptate, probabil pentru a sublinia cât de gravă e chestiunea.) Un altul spune: „Dacă uneori nu vă amintiți unde v-ați lăsat mașina într-o parcare etajată, probabil că *SUFERIȚI UN ACCIDENT VASCULAR CEREBRAL*. Mergeți la Urgențe *IMEDIAT!*”.

Ce e neliniștitor la mesajele astea e că mi se potrivesc întru totul. Am absolut toate simptomele, și sunt sute. O dată la două zile aflu de unul nou.

„Dacă credeți că urechile dumneavoastră produc mai mult cerumen decât de obicei...”

„Dacă uneori strănutați pe neașteptate...”

„Dacă ați mâncat pâine prăjită în ultimele șase luni...”

„Dacă vă sărbătoriți ziua de naștere la aceeași dată în fiecare an...”

„Dacă ideea de accident vascular cerebral vă neliniștește după ce citiți avertismente privind accidentele vasculare

cerebrale...”

„Dacă aveți oricare dintre aceste simptome – sau *orice alt* simptom –, mergeți neîntârziat la medic! Un cheag de sânge *CÂT UN OU DE RAȚĂ* se îndreaptă direct spre *SCOARȚA DUMNEAVOASTRĂ CEREBRALĂ!!*”

Luata laolaltă, alertele arată clar că indiciul cel mai bun al unui accident vascular e ceea ce făceai chiar înainte să suferi un accident vascular. În ultima vreme, avertismentele sunt însoțite de relatări salutare despre oameni care n-au luat în seamă semnalele. „Când Harold, soțul lui Doreen, a observat că are urechile roșii după ce a ieșit de la duș”, ar putea începe o relatare, „cei doi n-au dat nici o importanță faptului. Cât își doresc acum s-o fi făcut! Nu mult după aceea, Doreen l-a găsit pe Harold, cu care era căsătorită de 47 de ani, căzut cu capul într-un castron cu Weetabix. *SUFEREA UN ACCIDENT VASCULAR CEREBRAL CHIAR ATUNCI!* Harold a fost dus imediat la spital, dar s-au pierdut minute esențiale, iar el e acum o *LEGUMĂ* care-și petrece după-amiezile uitându-se la *Countdown*. Nu lăsați să vi se întâmple același lucru!!”

La drept vorbind, n-am nevoie să mi se atragă atenția ca să aflu că lucrurile merg cam prost cu corpul meu. E suficient să stau în fața oglinzii, să las capul pe spate și să-mi privesc interiorul nărilor. Nu e un lucru pe care-l fac foarte des, desigur, dar pe vremuri găseam acolo două mici peșteri întunecate. Acum mă întâmpină un fel de pădure tropicală personală. Nările îmi sunt înfundate cu un material fibros – nici măcar nu-l poți numi „păr” – de genul celui pe care-l găsești într-un preș din fibre de nucă-de-cocos. De fapt, dacă desfaci cu grijă un astfel de preș până obții o grămadă de fibre, apoi îndeși 40% din grămadă într-o nară, 40% în cealaltă, iar restul îl iei și îl

bagi în urechi, așa încât să iasă puțin din fiecare, atunci ăsta aș fi eu.

Să-mi explice cineva cum se face că singurul lucru la care corpul se pricepe dintr-odată de minune când îmbătrânești e să-ți crească păr în nas și urechi. E ca și cum Dumnezeu ar face o glumă sinistă și crudă pe seama ta, de parcă ți-ar spune: „Ei, Bill, vestea proastă e că de-acum înainte vei fi aproape incontinent, îți vei pierde facultățile mintale una câte una și vei face sex cam cu frecvența eclipselor de lună, dar vestea bună e că poți să-ți împletești părul din nări”.

Celălalt lucru care-ți iese nemaipomenit de bine când ești bătrân sunt unghiile de la picioare. N-am idee de ce. Ale mele sunt acum mai tari ca piatra. Când îmi tai unghiile, sar scântei. Le-aș putea folosi drept echipament antiglonț, dacă aș reuși să-mi fac dușmanii să tragă în labelle picioarelor.

Partea cea mai proastă când îmbătrânești e că-ți dai seama că tot viitorul tău e o curbă descendentă. Chiar dacă azi sunt înțepenit, sunt într-o formă excelentă față de cum voi fi săptămâna viitoare sau peste două săptămâni. Recent, am realizat îngrozit că sunt prea bătrân și pentru demența cu debut precoce. Dacă vine demența peste mine, o să fie la țanc. În linii mari, mă pasc infirmitatea, petele de la ficat, căderea părului, senilitatea, incontinența urinară, petele vineții pe mâini și cap, de parcă m-ar bate nevasta cu o lingură de lemn (oricând o posibilitate), și convingerea că nimeni din lumea asta nu vorbește destul de tare. Iată scenariul cel mai optimist. Asta dacă totul merge absolut strașnic. Alte scenarii presupun catetere, paturi cu grilaje laterale, tuburi de plastic cu sângele meu în ele, aziluri, să fiu așezat și ridicat de pe WC și să fiu

nevoit să ghicesc ce anotimp e afară – și astea intră tot în sfera scenariilor optimiste.

Descurajat de catastiful meu de avertismente privind sănătatea, m-am documentat și se pare că există două căi principale de a evita un accident vascular. Una e să mori din altă cauză. Cealaltă e să faci ceva mișcare. Am decis, în interesul supraviețuirii, să introduc mersul pe jos în viața mea. Așa se face că, a doua zi după călătoria de la Bognor la Hove, puteam fi găsit la vreo 25 de kilometri spre est, urcând cu respirație șuierătoare un deal abrupt, spre o culme bătută de vânturi numită Haven Brow, prima dintr-un șir de coline renumite ce împodobesc coasta comitatului Sussex, cunoscute sub numele de Seven Sisters.

Seven Sisters e unul dintre cele mai frumoase trasee de drumeție din Anglia. De pe culmea Haven Brow, priveliștea e pur și simplu senzațională. Ai în față o serie închețată de dealuri unduitoare, fiecare terminându-se abrupt înspre mare printr-o râpă de calcar alb. Într-o zi însorită ca asta, e o lume simplă și intens colorată: pământ verde, faleze albe, mare azurie, cer la fel.

Nimic – dar chiar nimic – nu e mai extraordinar în Marea Britanie decât frumusețea zonelor ei rurale. Nicăieri în lume nu există ținut care să fi fost exploatat mai intensiv – pentru minerit, agricultură, cariere, orașe mari și fabrici zgomotoase, șosele și căi ferate – și totuși să rămână cu totul și constant fermecător aproape în întregime. E cel mai fericit accident din istorie. Știți că la capitolul minuni ale naturii Marea Britanie nu e deloc spectaculoasă. Nu are piscuri alpine sau văi de rift late, nici defileuri mărețe sau cascade răsunătoare. E construită la o scară realmente modestă. Și totuși, cu câteva înzestrări naturale

banale, o mare investiție de timp și un instinct infailibil pentru îmbunătățiri, creatorii Marii Britanii au făcut peisaje splendid îngrijite, cele mai ordonate orașe, cele mai frumoase orașele de provincie, cele mai cochete stațiuni de pe litoral, cele mai grandioase reședințe, cele mai vizionare turle, cei mai bogați în catedrale, mai presărați cu castele și construcții stranii, mai împodobiți cu abații, mai verde împăduriți, mai șerpuitor străbătuți de alei, mai punctați de oi, mai robust mărginiți de garduri vii, mai bine îngrijiți și mai sublim decorați 80.978 de kilometri pătrați din câți a cunoscut vreodată lumea – și aproape nimic din toate acestea n-a fost întreprins cu gândul la estetică, dar toate laolaltă formează ceva adesea perfect. Ce înfăptuire!

Și ce plăcere să mergi pe jos aici! Anglia și Țara Galilor au 209.000 de kilometri de poteci publice, aproximativ 3,5 kilometri de potecă pentru fiecare kilometru pătrat de suprafață. Britanicii nu-și dau seama cât de extraordinar e acest lucru. Dacă i-ai spune unui locuitor din regiunea Midwest a Statelor Unite, de unde vin eu, că vrei să-ți petreci weekendul plimbându-te pe câmp, te-ar privi de parcă ți-ai fi pierdut mințile. Și, oricum, n-ai putea s-o faci. Ai da mereu de sârmă ghimpată. N-ai găsi nici un podeț bine-venit, nici o porțiță cochetă, nici un indicator vizibil de lemn care să te ghideze. Te-ai alege doar cu un fermier cu pușcă de vânătoare, care se întreabă ce naiba te-a apucat de mișuni prin lucerna lui.

Așa că, dacă există un lucru de care mă bucur și pe care-l admir în Marea Britanie, acela e plăcerea de a merge pe jos, fără opreliști, în aer liber. Mă aflu pe South Downs Way, un drum ce străbate 160 de kilometri de la Winchester la Eastbourne, pe dealurile calcaroase neîmpădurite și unduitoare

ale coastei de sud. De-a lungul timpului am străbătut pe bucăți cea mai mare parte a potecii, dar asta e porțiunea mea preferată. În stânga aveam coline bombate îmbrăcate în verde și auriu, la dreapta, întinderea sclipitoare a mării azurii. Le despărțeau faleze înalte, de un alb strălucitor. Dacă ai curaj, poți să mergi chiar până pe buza falezei, ca să vezi ce e dincolo de ea. De regulă, găsești o prăpastie abruptă, cale de 60 de metri, până la o plajă bolovănoasă. Dar aproape nimeni nu face asta vreodată. E prea înfricoșător și mult prea periculos. Marginea acestor faleze e sfărâmicioasă, așa că toată lumea se ține la o distanță considerabilă. Chiar și câinii puși pe joacă se opresc și dau înapoi când văd râpa. Pe toată lungimea acestei porțiuni de coastă mergi pe o pajiște tunsă de oi, pe alocuri lată de sute de metri, astfel că și cel mai aiurit drumeț – genul de persoană pe care n-o poți lăsa în siguranță în preajma barierelor automate din parcări, să spunem – se poate plimba într-o stare de fericită inconștiență fără a-l paște vreun pericol.

South Downs Way e tot mai încântător. La Birling Gap, cam la jumătatea distanței dintre începutul Seven Sisters și Eastbourne, era pe vremuri o cafenea oribilă, însă National Trust a preluat-o și a transformat-o cu bun-gust într-un paradis pentru oameni care parcă tocmai au ieșit dintr-un catalog Barbour. Acum acolo e un bufet cu autoservire cu mese din lemn natur și cu priveliști fermecătoare la mare, toalete curate, un magazin cu suvenire pentru cei care consideră că zece lire nu e un preț prea mare pentru șase biscuiți cu ghimbir, cu condiția să fie ambalați într-o cutie metalică drăguță, și un muzeu mic, dar interesant. Am intrat mai întâi în muzeu și mi-a plăcut cât de bine gândit este. Îți spune multe despre geologia coastei comitatului Sussex, inclusiv faptul că se erodează, în

medie, cu două cincimi de metru pe an, deși Birling Gap se prăvălește în mare într-un ritm aproape de două ori mai rapid. Peste drum de cafeneaua National Trust exista pe vremuri un șir lung de case la marginea falezei. Acum au mai rămas doar patru, iar casa numărul patru arată ca și cum s-ar putea numi în curând „Căsuța de pe plajă”.

A fost interesant să descopăr și că grupul de dealuri Seven Sisters – anume Haven Brow, Short Brow, Rough Brow, Brass Point, Flat Hill, Bailey’s Hill și Went Hill – nu include Belle Tout și Beachy Head, două dintre cele mai mărețe coline de pe această porțiune de coastă, ceea ce însemna că urma să urc nouă dealuri, nu șapte. Nu era de mirare că mă simțeam obosit. Adus la realitate de acest gând, m-am întărit cu un sendviș prețios și o băutură răcoritoare bio la cafeneaua National Trust, apoi m-am întors pe drumul cel lung și izolat.

Nu mult după Birling Gap, cărarea duce la o panoramă amplă asupra dealurilor ce-ți pare familiară, indiferent dacă ai trecut vreodată pe aici sau nu. E un peisaj care a fost immortalizat într-un afiș din al Doilea Război Mondial de un pictor pe nume Frank Newbould. Afișul înfățișează un păstor care mână o turmă de oi peste dealurile neîmpădurite. Mai jos, în planul mijlociu, e o casă frumoasă de fermieri. Pe vârful unui deal se află emblematicul far Belle Tout. Marea abia se zărește ca o dungă, dincolo de o vale îndepărtată. Legenda imaginii spune: „Britania ta – luptă pentru ea acum!”. Mi s-a părut întotdeauna interesant că, dintre toate lucrurile pentru care merita să mori în 1939, a fost ales un peisaj rural. Mă întreb câți oameni ar simți la fel acum. Newbould și-a luat o serie de libertăți în lucrarea lui – a înfrumusețat forma dealurilor, a aranjat ferma, a modificat puțin traseul cărării –, însă nu atât

de mult încât privești să devină fictivă. Faptul că, la peste 70 de ani după ce a pictat-o Newbould, această panoramă amplă rămâne la fel de frumoasă cum era atunci e o dovadă a caracterului poporului britanic.

A lua drept veșnice ținuturile rurale englezești, a presupune că vor rămâne de-a pururi neschimbate e, aproape sigur, cea mai mare amenințare pentru ele. Trista ironie e că lucrurile care fac ca peisajele Marii Britanii să fie atractive și specifice au devenit aproape toate inutile. Gardurile vii, bisericile de țară, hambarele de piatră, marginile de drum înverzite, pline de flori de câmp unduitoare și triluri de păsări, oile care cutreieră podișuri înalte, bătute de vânt, magazinele și oficiile poștale satești și multe altele arareori își pot găsi azi justificări economice, iar pentru majoritatea celor aflați la putere acestea sunt singurele care contează. Privind din perspectivă economică, n-avem nevoie nici măcar de fermieri. Agricultură aduce doar 0,7% din PIB, așa că, dacă toate fermele britanice s-ar închide mâine, economia abia ar sesiza. Guvernele din ultimele decenii n-au făcut aproape nimic pentru a conserva majoritatea acestor lucruri. Există o tendință bizară, oarbă, prostescă de a presupune că atributele specifice zonelor rurale britanice se întrețin singure cumva, la nesfârșit, că vor dăinui mereu, aducând un plus de eleganță și frumusețe. Nu mizați pe asta.

Până și farul Belle Tout a fost cât pe ce să sucombe. A fost scos din folosință la începutul anilor 1900, rămânând abandonat. Soldații canadieni l-au folosit drept țință pentru trageri în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. După război a fost restaurat, dar spre sfârșitul secolului XX era în pericol să cadă în mare, astfel că un suflet bun a plătit o avere ca să fie

pus pe șine și mutat la o distanță sigură de buza falezei. Așa că acum va fi în siguranță timp de alte câteva decenii, până când erodarea treptată a falezei va aduce iarăși buza râpei lângă el.

După Belle Tout urmează o coborâre lungă, aproape până la nivelul mării, apoi o ascensiune constantă spre culmea dealului Beachy Head. E un urcuș lung și anevoios, pe o fâșie lată de pământ acoperit de iarbă, ca și cum ai umbla pe un teren de golf, însă merită efortul fiindcă în vârf ești recompensat cu cea mai senzațională priveliște asupra faimosului far Beachy Head, cu elegantele lui dungi roșii și albe, înălțându-se din mare la baza falezei.

În vârful dealului, unde terenul devine plat, se află un refugiu întins, unde grupurile de școlari veniți cu autocarul pot să coboare și să împrăștie câteva gunoaie – presupun că e un fel de tradiție; grupurile de elevi vin de pretutindeni ca să-și arunce în grozămă și ferigi pungile de chipsuri și ambalajele de la batoane de ciocolată, binecuvântate fie-le inimioarele dulci și nesupravegheate –, dar mă bucur să spun că ăsta a fost singurul loc de pe tot parcursul drumeției în care am întâlnit gunoaie.

După culmea Beachy Head urmează un teren întins ca un parc, cu mai multe poteci ce coboară la vale spre vechea stațiune Eastbourne. Panorama asupra falezei largi a orașului, cu plajele sale aurii și zigzagurile valurilor înaintând spre țărm, e și ea foarte frumoasă, deși o strică un bloc-turn de apartamente solitar numit South Cliff Tower, care se înalță supărător în prim-plan. E o clădire lipsită de farmec, care n-ar fi trebuit aprobată, dar asta-i situația. Lumea e plină de lucruri de nimic care n-ar fi trebuit să se întâmple. Uitați-vă la Eric Pickles!

În aproape toate celelalte privințe însă Eastbourne e o localitate agreabilă. Promenada e bine întreținută, cu case mari și hoteluri elegante de o parte și plaje late de cealaltă – toate ducând la un frumos chei în stil vechi, unul dintre puținele cheiuri cu adevărat clasice care mai stau în picioare. La foarte scurt timp după vizita mea a suferit stricăciuni grave într-un incendiu – cheiurile de pe litoralul englezesc par să fie uimitor de inflamabile, nu știu de ce –, dar, potrivit presei, va fi restaurat cu grijă. Sper din toată inima să fie așa. Ar fi o tragedie să dispară.

Farmecul stațiunii Eastbourne vine din stilul ei demodat atât de tihnit, ilustrat mai bine ca oriunde într-o cafenea la care mă opresc mereu, Favoloso. E un local cu totul minunat. Înăuntru, e veșnic 1957. Parcă ai păși într-un film cu Cliff Richard intitulat *Milkshake de vară* sau *Vacanță cu înghețată* sau ceva de genul ăsta. Cafeneaua Favoloso e imaculată, lustruită și luminoasă, scăldându-se într-o strălucire retro. Mâncarea e bunicică, personalul prietenos, prețurile rezonabile. Ce altceva să mai ceri? E localul meu preferat din estul comitatului Sussex, dacă nu de pe întreaga coastă de sud. Cu două zile înainte să fac această drumetrie, am căutat pe Google „Favoloso Café” ca să verific adresa și am fost condus, inevitabil, pe TripAdvisor, unde am descoperit cu consternare că majoritatea oamenilor n-o evaluează deloc favorabil. Un vizitator recent s-a declarat „desamăgit” de experiență. Ei bine, uite o regulă nouă: dacă ești prea prost ca să scrii „dezamăgit” cât de cât corect, n-ai voie să participi la discuții publice indiferent de nivel.

Spicuiind de prin recenzii, am constatat că aproape nimeni nu vorbea călduros despre atmosfera atent conservată de la Favoloso. De fapt, cei mai mulți criticaau amenajarea interioară,

declarând că e demodată și că se cere actualizată. Mă cuprinde sincer disperarea. Trăim într-o lume care nu apreciază deloc, practic, calitatea, tradiția și eleganța și în care niște oameni care nu știu să scrie corect nici măcar cuvinte uzuale ajung să decidă ce supraviețuiește. Așa ceva nu poate fi corect, de bună seamă. Mă simțeam, cum s-ar exprima un corespondent al TripAdvisor, profund alărmat.

Capitolul 3

Dover

Iată o întrebare la care e mai greu să răspunzi decât ai putea crede: Marea Britanie e o țară mare sau mică?

Privită dintr-o anumită perspectivă, este evident mică, un petic modest de pământ ce plutește în ape reci, dincolo de marginea nord-vestică a Europei. Din suprafața totală a Pământului, Marea Britanie ocupă doar 0,0174069%. (Ar trebui să menționez că nu pot garanta în mod absolut cifra. Mi-a calculat-o fiul meu cu niște ani în urmă, pentru un articol de presă la care lucram. Pe atunci avea doar 13 ani, dar deținea un calculator cu peste 200 de butoane și părea să știe ce face.)

După alte criterii de măsurare însă, Marea Britanie e incontestabil substanțială. Ocupă, uimitor, locul al treisprezecelea ca mărime între masele de uscat ale planetei, inclusiv patru continente – Australia, Antarctica, America și Eurasia-Africa (pe care geografi, fiindcă suferă de constipație și lipsă de imaginație, le clasifică drept o singură masă). Doar opt insule de pe Pământ sunt mai mari: Groenlanda, Noua Guinee, Borneo, Madagascar, Baffin, Sumatra, Honshu și Vancouver. Ca populație, Marea Britanie e a patra ca mărime între statele insulare, depășită doar de Indonezia, Japonia și Insulele Filipine. Ca bogăție, e a doua. Dacă judecăm după muzica bună, clădirile vechi de piatră, felurile de dulciuri fierte și motivele de

a nu merge la serviciu din cauza vremii, se situează de departe pe locul întâi. Și totuși, are numai 1.100 de kilometri lungime și un profil atât de zvelt, încât nici un locuitor al său nu se află niciodată la o distanță mai mare de 110 kilometri de marginile ei.

În ansamblu, mi se pare de mult timp că Marea Britanie are exact mărimea perfectă pentru o țară – e suficient de mică pentru a fi intimă și atrăgătoare, dar suficient de mare pentru a-și menține o cultură dinamică și independentă. Dacă restul lumii ar dispărea fără urmă mâine și n-ar mai rămâne decât Marea Britanie, tot ar exista cărți, teatru, comedie stand-up și universități bune, chirurghi competenți și așa mai departe. (Plus că Anglia ar avea posibilitatea să câștige Cupa Mondială de fiecare dată și Scoția s-ar califica mereu.) Asta nu se poate spune despre multe alte țări. Dacă singura țară supraviețuitoare ar fi Canada, lumea ar fi mai amabilă și mai politicoasă, însă ar exista și mult prea mult hochei pe gheață. Dacă ar fi Australia, am avea grătare și surfing strașnice, dar și o dependență mai mare de Kylie Minogue la capitolul divertisment muzical decât ar fi, cu tot respectul, ideal.

E interesant că ceea ce m-a făcut să realizez că Marea Britanie are dimensiunile optime a fost rar discutatul subiect al atacurilor comise de vaci. E un subiect căruia poate nu-i acordăm toată atenția pe care o merită. Am auzit pentru prima oară despre atacurile comise de vaci cu ani în urmă, când am făcut o excursie pe South Downs Way cu un ziarist de la o revistă dedicată drumețiilor. Tocmai devenisem președintele Campaniei pentru Protecția Angliei Rurale, iar el îmi lua un interviu despre zonele rurale. La un moment dat – traversam un câmp din apropiere de Devil's Dyke, lângă Brighton, dacă-mi

amintesc bine –, a spus că ar trebui să fim prudenți, pentru că era un taur pe câmpul nostru.

— Glumești! am chicotit.

Dar, într-adevăr, de la vreo 15 metri ne privea lugubru un mare bloc paralelipipedic de carne de vită.

— Mergi normal, că altfel îi atragi atenția, mi-a șoptit încordat însoțitorul meu.

— Dar suntem pe o potecă națională! am protestat, sentimentul nedreptății cântărind momentan mai greu decât instinctul de a o șterge rapid. De bună seamă că fermierii n-au voie să țină tauri pe un câmp traversat de o cărare! am adăugat.

M-am întors ca să văd ce are de spus însoțitorul meu despre asta și am descoperit că era la vreo 70 de metri în fața mea și fugea de mama focului. Am iuțit pasul în urma lui, aruncând priviri peste umăr, însă taurul a rămas încremenit pe loc.

Când am ajuns amândoi cu bine de cealaltă parte a zidului ce mărginea câmpul, am protestat din nou cum că nu poate fi legal să ții tauri pe câmpuri traversate de poteci.

— Ba, de fapt, e legal, a spus însoțitorul meu. Regula e că taurii pot fi ținuți pe câmpuri cu acces liber, cu condiția să fie ținuți alături de vaci de carne, și nu de vaci de lapte.

Asta, firește, m-a nedumerit.

— De ce cu unele, și nu cu celelalte? am întrebat.

— N-am idee. Dar adevăratul pericol, a continuat el, sunt vacile. Vacile omoară mult mai mulți oameni decât taurii.

Nu știu care e nivelul care vine după scepticismul dureros, dar l-am atins atunci. De ani buni treceam fără frică prin cirezi de vaci, convins că sunt singurele grupuri de animale mai mari decât găina pe care le pot intimida agitând un băț, iar acum convingerea mi-era răpită.

— Glumești! am spus iar.

— Mă tem că nu, a răspuns el pe tonul solemn al unui specialist în materie. Vacile atacă *des*.

A doua zi am făcut singurul lucru pe care, firește, n-ar trebui să-l faci niciodată. Am căutat mai multe informații pe internet. Informatorul meu avea dreptate. Se pare că în Marea Britanie iubitorii de drumeții sunt omorâți mai mereu de vaci. Doar în 2009, pe parcursul a opt săptămâni, au fost călcate în picioare și ucise patru persoane. Între acești nefericiți s-a numărat o femeie, medic veterinar, care-și plimba câinii pe Pennine Way, în Yorkshire. Vorbim de o femeie care înțelegea animalele și le iubea, probabil că avea ceva bun de mâncare pentru vaci în buzunar – și ele tot au călcat-o în picioare. Mai recent, un lector universitar pensionat, pe nume Mike Porter, a fost călcat în picioare și omorât de o cireadă înfuriată – da, înfuriată – pe un câmp din apropiere de Canalul Kennet and Avon, în Wiltshire, pe unde făcusem o drumeție cu doar un an înainte. „Părea că vor să-l omoare”, a declarat gâfâind un martor ocular ziarului *Daily Telegraph*. Iar această cireadă era la al patrulea atac grav asupra iubitorilor de drumeții în cinci ani.

Dar poate că vă întrebați, pe bună dreptate, care e legătura cu ideea că Marea Britanie este o țară de dimensiuni potrivite. Aveți puțină răbdare. La vreo două săptămâni după aceea mă aflam în Colorado, în vizită la fiul meu, Sam, care lucrează în Vail, când s-a întâmplat să citesc în *Denver Post* un articol despre un bărbat pe nume Dexter Lewis, care fusese condamnat pentru că intrase într-un bar, Fero's, chiar înainte de ora închiderii, le ordonase barmanului și celor patru clienți rămași să treacă la podea și pe urmă îi omorâse cu sânge-rece, în cadrul unui jaf. Ei, dacă s-ar fi întâmplat așa ceva în Anglia,

ar fi fost o știre de prima pagină în toată țara, a doua zi dimineată. Dar în America e improbabil ca o crimă sângeroasă în Denver să constituie o știre în Memphis, Detroit sau oriunde altundeva dincolo de statul Colorado. Celelalte locuri au crimele lor de care să se preocupe. Nici în *Denver Post* articolul nu era prea mare.

Atunci mi-a trecut prin minte că nu e vorba despre cât de des se întâmplă nenorociri, ci despre cât de des sunt anunțate, ceea ce e, firește, cu totul altă poveste. În America, un atac comis de vite n-ar ajunge în presa națională decât în circumstanțe de-a dreptul excepționale. Dacă, de pildă, Dick Cheney ar fi călcat în picioare și omorât de vaci (avem voie să visăm), asta ar fi o știre națională. Dar dacă ar fi doar un ins care-și plimba câinele în Sodom, Indiana, nimeni din afara statului Indiana – ba probabil nimeni din afara districtului Sodom – n-ar auzi. Ar putea exista o epidemie națională de atacuri comise de vaci și n-ar afla nimeni, pentru că știrile n-ar ajunge suficient de departe încât tendințele să devină vizibile. Dar în Marea Britanie, dacă o singură vacă atacă un drumeț oriunde în țară, incidentul ajunge aproape sigur știre principală în presă. Întâmplarea cu medicul veterinar ucis în Yorkshire a fost publicată în toate ziarele naționale, excepție făcând *Daily Star*, și presupun că asta a fost doar din cauză că angajații de la *Star* n-au știut să scrie *veterinar*.

Îmi place să mă aflu într-o țară în care, atunci când vacile comit un atac, se duce vestea. La asta mă refer când spun că Marea Britanie e intimă. E o calitate plăcută pentru o țară. Singurul dezavantaj aici e faptul că, drept urmare, britanicii se tem de lucruri care nu li se vor întâmpla niciodată. Atacurile comise de vaci sunt, de fapt, rare. Tocmai de aceea ajung în

presă când au loc. Dar pentru că citesc la intervale regulate despre atacuri din partea vacilor, oamenii le percep drept frecvente.

Ca experiment, am pus mai multor prieteni britanici întrebarea: „Care e probabilitatea ca, dacă mergi pe un câmp unde pasc vaci, să te atace vacile?”. Fiecare dintre ei s-a însuflețit pe loc și a spus ceva de genul: „De fapt, surprinzător de mare. Am citit despre asta în ziare. Se întâmplă mult mai des decât te-ai aștepta”.

Dacă pui aceeași întrebare unui american, ar replica: „Păi, ce să cauți pe un câmp cu vaci?”.

Vom reveni la această chestiune la momentul potrivit, dar mai întâi să facem o vizită la Dover.

Știu că am spus la început că voi evita locurile în care am fost în *Însemnări de pe o insulă mică*, dar am simțit că nu pot să nu trec prin Dover dacă tot mă aflu atât de aproape. Am o afecțiune aparte pentru acest oraș – sau, dacă nu chiar afecțiune, un fel de preocupare de durată – pe care n-o pot explica pe de-a-ntregul. Presupun că vine parțial din faptul că Dover a fost locul în care am pășit pentru prima oară pe pământ englezesc, așa că, la propriu, e localitatea pe care o cunosc de cel mai mult timp. Acolo mi-am petrecut primele 48 de ore în Marea Britanie și Dover chiar mi-a plăcut. Sigur că, la acel moment, nu cunoșteam nici o altă localitate britanică, dar pe atunci Dover nu era deloc un oraș neplăcut. Avea cinematografe, cârciumi, restaurante și o stradă principală aglomerată. Era evident că freamătul neconținut al stației de feribot aduce în oraș oameni și comerț. Însă la fiecare vizită pe care am făcut-o ulterior am văzut Doverul vizibil deteriorat.

Sper întruna să găsesc mica așezare agitată și prosperă pe care am văzut-o prima oară, dar în loc de asta mă întâmpină un aer trist, fantomatic, de declin.

În *Însemnări de pe o insulă mică* am descris cum am sosit târziu și am privit cu jind prin ferestrele unui hotel luxos de pe faleză, unde oamenii cinau într-o atmosferă elegantă ce depășea cu mult ceea ce-mi permiteam. Era hotelul Churchill. Acum șapte sau opt ani, sosind la Dover cu feribotul de la Calais, am luat hotărârea impulsivă de a opri la Churchill ca să iau prânzul – ca să mă răsfăț cu un pic din viața pe picior mare pe care nu mi-o permiteam cu mulți ani în urmă. Ei bine, a fost o experiență stranie. Hotelul tot încerca să dea impresia de loc luxos, ceea ce era însă un deziderat, și nu o realitate. În sala de mese aveam, practic, exclusivitate. Meniul, în loc să fie o cărtică cu coperte din imitație de piele, era o simplă foaie de carton laminată, cum găsești într-un Little Chef, și era plin de greșeli de ortografie. Am comandat o salată Caesar. Când mi-a fost adusă, n-aveam cu ce s-o mânânc. Chelnerița mi-a observat aerul nedumerit.

— Doriți niște tacâmuri? m-a întrebat.

— Păi, da, am răspuns. E o salată.

— N-am știut că nu le aveți pe ale dumneavoastră, a zis ea morocănoasă, de parcă ar fi fost în principal vina mea, și a plecat îmbufnată să aducă tacâmuri.

Salata era un fel de supă de lăptuci în care pluteau niște zdrențe de carne de pui. M-am consolatat puțin știind că, oricât aș trăi și oricâte alte salate dezamăgitoare îmi vor fi puse în față, nu voi primi niciodată una mai proastă decât asta. La capitolul salate Caesar, viața nu putea decât să fie mai bună. Am presupus pe baza acestei experiențe că nu mă voi mai aventura

să intru la Churchill, dar acum, la această nouă vizită, m-am trezit că mă apropii iar de el, parcă atras de un magnetism masochist, nutrind speranța absurdă că-l voi găsi îmbunătățit față de ultima mea vizită. Dar, vai, hotelul Churchill era închis și nu mai funcționa. Ultima tușă de eleganță a Doverului s-a dus. Un bărbat care trecea pe acolo cu un câine mic mi-a spus că hotelul se închisese de cinci ani, așa că era clar că nimeni nu se grăbea să-l preia.

Timpul lasă Doverul în urmă. Zborurile ieftine spre Europa și tunelul Canalului Mânecii elimină încet-încet transportul cu feribotul. Serviciul cu aeroglisoare către continent a încetat în anul 2000, iar numărul pasagerilor feriboturilor convenționale a scăzut cu o treime în deceniul care a urmat, deși pare să-și fi revenit puțin de atunci. Mediul de afaceri din oraș a încasat, evident, o lovitură, însă Doverul pare să aibă talentul de a se distruge și singur. Nu cu mult timp înainte de vizita mea, primăria a instalat pe faleză bănci noi, gândite să nu fie prea comode. Întrebat de ziarul local de ce au ales bănci incomode, un consilier a răspuns într-o câțva surprinzător: „Dacă ar fi prea comode, domnii și doamnele care trec pe-acolo ar lenevi”. Și poate că nu e nevoie să mai știi altceva ca să înțelegi de ce Doverul e pe moarte.

Am mers până la vechiul far South Foreland, care a fost scos din folosință cu ani în urmă și se află acum în grija National Trust. Farul a fost multă vreme sursa de lumină aflată la cea mai mare altitudine din Anglia, deși acest fapt se datora altitudinii falezei, și nu clădirii propriu-zise. Dintre faruri, acesta e destul de bondoc. South Foreland a găzduit un eveniment istoric important, dar uitat. Acolo a fost dată în

folosință prima sursă de lumină electrică din lume, tocmai în 1858, cu multă vreme înainte ca Thomas Edison să ne dăruiască becul modern. Sursa de lumină de la South Foreland a fost o lampă cu incandescență, inventată de încă un bărbat despre care nu se știe aproape nimic, Frederick Hale Holmes. Lumina lui Holmes era mult prea puternică pentru uzul casnic, însă perfectă pentru un far. Totuși, echipamentul era periculos și costisitor, astfel că în cele din urmă s-a renunțat la el, fiind socotit o prea mare bătaie de cap, dar timp de aproximativ un deceniu acesta a fost singurul loc din lume în care puteai să vezi un bec electric în funcțiune. Cam un sfert de secol mai târziu, South Foreland a intrat iar în istorie când Guglielmo Marconi a transmis de acolo primul semnal radio internațional către un receptor aflat la Wimereux, în apropiere de Boulogne, în Franța.

Am auzit pentru prima oară de Frederick Holmes și de South Foreland când mă documentam pentru o altă carte, acum vreo cinci ani, și am vizitat atunci farul. Eram într-un grup de trei sau patru persoane conduse de un voluntar energic al National Trust. Voluntarul nu știa multe despre Holmes sau Marconi, însă era un izvor de cunoștințe cu privire la funcționarea mecanică a lămpii. Trebuia învârtită o manivelă de o sută zece ori pentru ca lampa să se rotească două ore și jumătate, ne-a spus el, și lampa făcea o rotație completă în 40 de secunde. Am mai aflat că, pe o distanță de 150 de kilometri, nu existau două faruri care să aibă aceeași secvență luminoasă.

— I-auzi! am exclamat noi apreciativ.

Voluntarul ne-a arătat seturi de baterii și roți dințate și alte lucruri de felul ăsta. Lumina răspândită de far avea intensitatea unui milion de lumânări. Instalația m-a impresionat atât de

mult, încât am făcut o fotografie. El a ridicat o mână, ca un bodyguard în fața unor paparazzi, spunând:

— Fotografierea nu e permisă.

— De ce? am întrebat nedumerit.

— Politica National Trust.

— Dar e un far, am insistat. Nu e tapiseria de la Bayeux.

— Politica National Trust, a repetat el, de astă dată mai dur, pe tonul unuia care i-ar înfige nevastei un spărgător de gheață în ochi dacă i s-ar spune de sus că asta e politica.

Eram pe punctul de a-i explica că tocmai de asta mă irită atât de tare National Trust, din cauză că i se pare că e perfect, dar mi-am imaginat-o pe nevastă-mea luându-mă discret de cot și ducându-mă la aer curat ca să mă distragă priveliștea mării, așa că n-am mai spus nimic. Nevastă-mea a petrecut atâția ani luându-mă de cot și îndepărtându-mă de idioți oficioși – mulți dintre ei, trebuie spus, aflați în serviciul National Trust –, încât nu mai am nevoie să fie lângă mine. A devenit un fel de reflex pavlovian.

Așa că am ieșit afară, regăsind ziua frumoasă și senină, și m-am simțit brusc mult mai bine. Franța, aflată la 33 de kilometri distanță, era clar – surprinzător – vizibilă. Puteai, practic, să le faci cu mâna oamenilor din Calais. Mulți dintre vizitatorii englezi mai vârstnici din jurul meu priveau încruntați la coasta Franței, deloc încântați să realizeze că se află atât de aproape. Majoritatea o priveau circumspect, de parcă Franța se apropia puțin câte puțin, tiptil, furând din apele englezești.

În această ultimă vizită însă am constatat, la sosire, că farul era închis – cu atât mai bine, probabil, ținând cont de toate aspectele. Așa că pur și simplu am stat și m-am bucurat de

priveleşte. Franța, am constatat cu mulțumire, părea să se afle în continuare exact acolo unde o lăsasem ultima oară.

De acolo, de sus, vedeam pata maronie acoperită de ape puțin adânci care marca înșelătorul banc de nisip Goodwin. N-ai crede-o într-o zi atât de calmă, dar acesta se numără printre locurile cele mai periculoase ale planetei de-a lungul istoriei și este locul cu cele mai multe epave. Aici au fost consemnate peste 1.000 de naufragii. Cel mai grav incident a avut loc la 27 noiembrie 1703, când cea mai teribilă furtună din câte se văzuseră a împins pe bancul de nisip 50 de corăbii care s-au răsturnat pe o parte și au fost făcute bucăți. Au murit peste 2.000 de oameni. Marina militară regală a pierdut în noaptea aceea 20% din personal.

În Devon, Henry Winstanley, proiectantul și constructorul renumitului far Eddystone, se afla întâmplător în far în acea noapte. Își exprimase de mult dorința de a fi acolo în timpul unei furtuni puternice. Dorința i s-a împlinit în noaptea aceea, dar convingerea lui fermă că farul e indestructibil s-a dovedit un pic deplasată. Farul a fost măturat de vânt și valuri, omorându-i pe Winstanley și alți cinci oameni care-l însoțeau.

Și cu această observație care ne trezește la realitate, să mergem mai departe, către Londra.

Capitolul 4

Londra

În ziua de azi, unul dintre misterele metroului londonez e ce s-a întâmplat cu trenurile de pe magistrala Circle Line. Pe vremuri soseau la interval de câteva minute, dar acum aștepti, de regulă, la nesfârșit. În această dimineață, când se reia povestea noastră, stăteam de vreo 25 de minute, alături de mulți oameni, pe un peron din stația Gloucester Road, fără cel mai mic semn de activitate pe linie.

— Îmi amintesc vremurile când pe-aici treceau trenuri, i-am spus vesel unui bărbat aflat lângă mine.

— Trenurile nu trec pe-aici? a întrebat el, dintr-odată alarmat.

Era american și, evident, abia făcea cunoștință cu Londra și, poate, cu umorul.

— Am glumit, i-am spus cu blândețe, făcând semn spre numărul mare de oameni aflați pe peron, împreună cu noi. N-am sta toți aici dacă trenurile n-ar circula deloc.

— Dar stăm toți aici și nu vine nici un tren.

La asta nu mi-a venit în minte nici un răspuns, așa că n-am zis nimic și mi-am ațintit privirea în gol. Obişnuiam să citesc *Metro* când călătoream cu metroul, până când mi-am dat seama că privitul în gol e cam tot atât de profitabil și nu-mi mânjește degetele cu cerneală.

Noul meu prieten american studia o hartă a metroului întinsă complet. Părea să renunțe la Circle Line.

— Unde trebuie să merg ca să ajung la Piccadilly Line? a întrebat după o vreme.

— O, trenurile de pe Piccadilly Line nu opresc aici deocamdată.

M-a privit atent, întrebându-se dacă nu glumeam din nou.

— Se înlocuiesc lifturile, așa că trenurile de pe Piccadilly Line nu opresc în stația asta încă șase luni.

— Înlocuirea lifturilor durează șase luni? a întrebat el cu o mirare nedisimulată.

— Păi, sunt două, am răspuns cu simțul corectitudinii.

L-am urmărit cum studiază harta și am adăugat, îndatoritor:

— Poate vrei să știi și că Circle Line nu descrie un cerc.

A ridicat privirea, sincer interesat.

— Pe vremuri, trenurile mergeau în cerc la nesfârșit, dar acum opresc la Edgware Road și toată lumea trebuie să coboare dintr-un tren și să urce în altul.

— De ce? a întrebat.

— Nu știe nimeni, am spus.

— Țara asta-i dusă clar cu pluta, a remarcat.

— Da, așa e, am încuviințat vesel.

Tocmai atunci a venit un tren și toți au înaintat ca să urce.

— Ei bine, îți doresc călătorie plăcută, i-am spus noului meu prieten.

El a urcat, dar nu mi-a mulțumit, nu mi-a spus la revedere, nimic. La drept vorbind, sper că s-a rătăcit.

De fapt, îmi place metroul londonez. Lăsând la o parte trenurile de pe Circle Line (ceea ce e clar că și face mai nou

conducerea metroului londonez), în rest e splendid în aproape toate privințele. Oamenii uită cât de neplăcut era pe vremuri metroul. Când am sosit pentru prima oară în Marea Britanie, era murdar, prost gestionat și adeseori riscant. Câteva stații – Camden Town, Stockwell și Tooting Bec, ca să numesc doar trei – erau chiar primejdioase noaptea. În anul 1982, sub 500 de milioane de oameni pe an se aventurau să circule cu metroul londonez, o scădere de 50% față de începutul anilor 1950. Incendiul de la King's Cross din 1987, când 31 de oameni au murit după ce o țigară aruncată a stârnit o pălălaie în gunoaiele lăsate sub un lift din lemn, a arătat cât de prost era administrat metroul.

Și priviți-l acum. Peroanele sunt cele mai curate locuri din Londra. Serviciul de transport merge bine și e de încredere. Angajații, din câte-mi dau seama, sunt invariabil săritori și politicoși. Numărul pasagerilor a crescut la cifra uluitoare de 1,2 miliarde pe an, mai mult decât pentru toate călătoriile pe căile ferate de suprafață din țară laolaltă. Potrivit revistei *Time Out*, în metroul londonez se găsesc în orice moment 600.000 de oameni, ceea ce-l face mai mare și totodată mai interesant decât orașul Oslo. Am citit în *Evening Standard* că viteza medie a trenurilor metroului londonez e de numai 34 de kilometri pe oră, ceea ce nu pare prea mult (decât dacă faci călătorii regulate cu trenul între Liss și Waterloo, caz în care ai impresia că te afli într-o rachetă spațială), dar ritmul pare destul de energic, iar transportul unui număr atât de mare de oameni cu ajutorul unui sistem extins și îmbătrânit, ce dă rareori rateuri, e o realizare extraordinară.

Dar tocmai asta-i treaba cu Londra: face multe lucruri foarte bine și rareori i se aduce vreo laudă pentru asta. Așa că dați-mi

voie să spun chiar acum: după părerea mea, Londra e cel mai grozav oraș din lume. Știu că n-are atmosfera electrizantă și dinamismul îndrăzneț al New Yorkului, nici portul și plajele de nisip ale Sydney-ului, nici bulevardele Parisului, însă e mai generoasă în aproape toate celelalte lucruri care fac grandios un oraș mare – în primul rând, verdeață. Nimeni nu realizează, dar Londra se numără printre cele mai puțin aglomerate metropole de pe planetă. New Yorkul are 93 de persoane pe hectar, Parisul 83, dar Londra numai 43. Dacă Londra ar fi tot atât de dens populată ca Parisul, ar avea 35 de milioane de locuitori. În loc de asta, are parcuri – 142 în total – și peste 600 de piețe. Aproape 40% din Londra sunt spații verzi. Poți să ai parte de toată gălăgia și agitația unei metropole, să cotești pe stradă și să auzi păsări cântând. Perfect!

Londra e, probabil, cel mai mare oraș din lume. Nu ca întindere – deși e și asta – sau ca număr de locuitori, ci ca densitate, complexitate și profunzime a istoriei. Londra nu e vastă doar orizontal, ci și în timp. Istoria a lăsat-o într-o debandadă măreață. Nici măcar nu e un singur oraș, ci două – Westminster și City of London –, plus un număr relativ infinit de sate, cartiere, sectoare, parohii și repere geografice subsumate ce acoperă harta cu nume curioase și atrăgătoare: Parsons Green, Seven Dials, Swiss Cottage, Barking, Tooting Bec, Chalk Farm, misterioasa Gallic Theydon Bois. Majoritatea celor mai cunoscute cartiere ale sale – West End, Bloomsbury, Whitechapel, Mayfair – nu există oficial și nici nu au limite oficiale. Sunt pur și simplu acolo. Din punct de vedere politic, Londra e o grupare laxă de 32 de consilii orășenești, plus Corporația City of London, ale cărei responsabilități sunt împărțite între Autoritatea Londrei Mari, o Adunare a Londrei,

73 de circumscripții parlamentare și 624 de circumscripții politice. Pe scurt, e un mare talmeș-balmeș. În fruntea lui se află Boris Johnson, un om al cărui fel de a fi stângaci, ba chiar și al cărui păr reprezintă un monument al dezordinii. Și totuși, cumva, funcționează. E un oraș într-adevăr măreț.

Aveam la dispoziție două săptămâni, cel puțin teoretic. Ambele mele fiice izbutiseră să rămână însărcinate simultan (deși în clădiri separate) și urmau să nască aproximativ în același timp, în două spitale londoneze diferite, iar eu aveam instrucțiuni stricte să mă aflu în apropiere, ca să... ei bine, nu știu ce. Să fierb apă, poate. Să aștept în picioare disponibil, dar inutil. Cine știe? Dar între timp aveam două săptămâni pe care puteam să le umplu cu ce voiam, cu condiția să rămân suficient de treaz ca să pot urca la volan și să nu mă abat prea departe.

Am decis, impulsiv, să încep cu un drum la Leighton House, reședința pictorului victorian Frederic Leighton, pe Holland Park Road, în vestul cartierului Kensington. Nu știam absolut nimic despre Leighton și nu eram deloc sigur dacă asta e vina mea sau a lui. A reieșit că fusese cel mai renumit pictor al perioadei sale. Cine s-ar fi gândit? Trecusem de câteva ori pe lângă casă și-mi spuseseam de fiecare dată că arată interesant – e mare și are un aer de importanță solemnă, de parcă ar fi o casă și o persoană pe care chiar trebuie să le cunoști –, așa că o trecusem pe lista mea cu „Lucruri pe care să le fac cândva (dar probabil nu voi reuși)”. Nu se întâmplă des să tai ceva de pe lista asta, așa că eram chiar mulțumit de mine pentru simplul fapt că mă gândisem să merg acolo. În plus, era o zi ploioasă, numai bună pentru un muzeu.

Mi-a plăcut Leighton House din prima clipă, nu în ultimul rând pentru că prețul biletului meu a fost redus de la zece lire la șase, în virtutea vârstei mele înaintate. Casa e întunecată și măreță, dar de o excentricitate interesantă; are, de exemplu, un singur dormitor. Ca amenajare interioară, e la răscrucea între refugiul unui pașă și un bordel din New Orleans. E plină cu plăci de faianță arabe, tapete de mătase, obiecte ceramice în culori vii și foarte multe tablouri, o mare parte din ele înfățișând tinere cu sâni goi, de la care nu mă dau în lături niciodată.

Leighton nu mai e prea cunoscut acum, parțial pentru că multe dintre tablourile sale au ajuns în locuri bizare, precum Muzeul Baroda din Gujarat, India, și Colegiul Agnes Scott din Decatur, Georgia, unde nu mulți dintre noi merg să privească tablouri, și parțial pentru că picturile lui sunt în orice caz cam încărcate pentru gusturile moderne. Majoritatea includ multe brațe întinse și fețe rugătoare și au titluri precum *Și marea a scos la iveală morții din adâncul ei* sau *Perseu, pe Pegas, grăbindu-se să o salveze pe Andromeda*.

În timpul vieții sale însă Leighton s-a bucurat de o mare stimă. A fost ales președintele Academiei Regale în 1878 și, pe lista distincțiilor acordate de Anul Nou în 1896, a devenit primul – și deocamdată singurul – pictor înnobilit. N-a apucat să se bucure de acest privilegiu prea mult timp. A murit după nici o lună și a fost înmormântat la Catedrala St. Paul, ca o comoară națională, cu mare pompă. *Dicționarul Oxford al biografiilor naționale*, mereu dornic să fie cu măcar 50 de ani în urmă, îi acordă 8.200 de cuvinte, cu 1.000 mai multe decât alocă aproape oricărui dintre contemporanii lui.

Leighton a trăit singur la Leighton House vreme de 30 de ani. Orientarea lui sexuală a fost întotdeauna un mister pentru cei suficient de interesați ca să se gândească la ea. După decenii de aparent celibat, pare să se fi trezit la o viață zburdalnică după ce a descoperit o tânără frumusețe din East End, pe nume Ada Pullen (care și-a schimbat ulterior numele, din motive necunoscute mie, în Dorothy Dene). Leighton a aranjat-o, i-a cumpărat o garderobă aleasă, a instruit-o în arta elocuției și a altor rafinamente culturale și a introdus-o în înalta societate. Dacă toate astea vi-i amintesc pe profesorul Henry Higgins și Eliza Doolittle, nu e întâmplător. Se spune că George Bernard Shaw s-a inspirat din relația lor pentru *Pygmalion*. Nu se știe dacă Leighton a cunoscut-o pe domnișoara Dene în sensul deplin, biblic al cuvântului, însă e cert că i-a făcut plăcere s-o picteze fără haine pe ea, după cum atestă entuziast colecția de la Leighton House.

Bunurile lui Leighton au fost vândute la licitație imediat după ce a murit, iar casa a fost ignorată de proprietarii ulteriori și apoi distrusă de o bombă germană în timpul războiului, așa că din primii ani postbelici n-a mai rămas aproape nimic care să merite văzut, dar, puțin câte puțin, de-a lungul câtorva decenii, clădirea a fost refăcută, astfel că acum arată în mare parte așa cum arăta pe vremea lui Leighton și e chiar splendidă. Nu pot spune că lucrările de artă erau chiar pe gustul meu, dar experiența mi-a făcut realmente mare plăcere, iar când am ieșit, ploaia stătuse, soarele strălucea și Londra arăta al naibii de bine, cu străzile lucioase și curățate (aproximativ).

Așa că în fiecare zi, fără să stau prea mult pe gânduri, am făcut lucruri pe care nu le mai făcusem de ani buni ori niciodată. M-am plimbat prin Battersea Park și apoi pe malul

fluviului, până la Tate Modern. Am urcat pe vârful Primrose Hill ca să admir priveliștea. Am explorat cartierul Pimlico și lumea pierdută a cartierului Westminster din jurul Vincent Square. Am vizitat Galeria Națională a Portretelor și am băut un ceai în cripta bisericii St. Martin-in-the-Fields, în Trafalgar Square. M-am plimbat prin toate Inns of Court și am vizitat muzeul Colegiului Regal al Chirurgilor, pur și simplu pentru că s-a întâmplat să trec pe lângă el. Toate astea sunt lucruri minunate. Ar trebui să le faceți și voi.

Într-o zi am mers în Southall ca să iau prânzul cu prietenul meu Aosaf Afzal, care a crescut în acel cartier și s-a oferit să mi-l arate. Southall e locul cu cele mai multe caracteristici asiatice din Marea Britanie. Multă vreme a avut chiar și o cârciumă punjabi, Glass Junction, unde puteai să-ți plătești băutura cu lire sterline sau cu rupii, dar s-a închis în 2012.

— Mulți asiatici n-au cîine știe ce cultură a frecventării cârciumilor, mi-a explicat Aosaf.

Era neîndoielnic cel mai însuflețit și mai colorat loc din câte văzusem vreodată în Marea Britanie, cu magazine ticsite până la tavan și revărsând pe trotuar cea mai extraordinară gamă de produse – găleți, mopuri, sariuri, cutii de plastic pentru gustări, mături, dulciuri, tot ce vă puteți imagina. Fiecare magazin părea să vîndă exact aceeași gamă ametoare de articole. Fiecare părea să aibă clienți destui, dar toată activitatea aceea ascundea multă sărăcie, nu doar în Southall, ci și în învecinatul Hounslow, unde a crescut și încă mai locuiește Aosaf. Orășelul Hounslow (spre deosebire de sectorul Hounslow, mult mai mare, care include și zone bogate precum Chiswick) e al doilea pe lista comunităților cu cel mai rapid declin din Marea Britanie, deși nu e clar cum se măsoară acesta, mi-a spus Aosaf.

— Orașul Hounslow are 50.000 de locuitori, dar nici o librărie și nici un cinematograf, a zis.

— Atunci de ce locuiești acolo? l-am întrebat.

— Pentru că e căminul meu, a spus simplu. Acolo m-am născut și am crescut, acolo e familia mea. Și-mi place.

M-a frapat ideea că, atunci când mă gândesc la Londra și când se gândește Aosa la Londra, avem în minte două orașe foarte diferite, dar astfel revin la ideea pe care am exprimat-o mai devreme. Londra nu e câtuși de puțin o așezare, ci un milion de mici așezări.

Uneori, de-a lungul acestor două săptămâni fericite, mi-am văzut pur și simplu de treburi. Într-o zi mergeam pe High Street, în Kensington, și mi-am amintit că soția mea îmi dăduse instrucțiuni să cumpăr anumite produse alimentare, așa că am intrat la Marks and Spencer. Era clar că trecuse printr-o renovare de proporții de la ultima mea vizită. În mijlocul parterului, unde era înainte un lift, se aflau acum trepte, ceea ce mi s-a părut ciudat – de ce să înlocuiești un lift cu trepte? –, dar surpriza cu adevărat mare a apărut când am coborât la subsol și am descoperit că sectorul alimentar dispăruse. M-am plimbat peste tot, însă acolo nu se vindea decât îmbrăcăminte.

M-am dus la un vânzător tânăr, care împăturea tricouri, și l-am întrebat unde e sectorul alimentar.

— N-avem sector alimentar, a spus fără să ridice privirea.

— Ați desființat sectorul alimentar?! am întrebat uluit.

— N-am avut niciodată.

Trebuie să recunosc că tânărul mi-era deja antipatic, pentru că avea un aer insolent. În plus, își dăduse părul cu mult gel. Familia îmi spune că nu se cade să antipatizezi pe cineva doar

pentru că-și dă părul cu gel, dar mie mi se pare un motiv la fel de bun ca oricare altul.

— Absurd! am spus. Aici a existat întotdeauna un sector alimentar.

— N-a existat niciodată, a răspuns el insipid. Nu există sector alimentar în nici unul din magazinele noastre.

— Ei bine, scuză-mă că o spun, dar ești un idiot, am zis pe ton constatat. Vin aici de la începutul anilor 1970 și a existat întotdeauna un sector alimentar. Fiecare magazin Marks and Spencer din țară are un sector alimentar.

M-a privit pentru prima oară, cu un fel de interes crescând.

— Aici nu e Marks and Spencer, mi-a spus cu ceva ce semăna a plăcere reală. Aici e H&M.

L-am privit îndelung câteva clipe, cât m-am adaptat la această nouă informație.

— Marks and Spencer e alături, a adăugat.

Am tăcut vreo 15 secunde.

— Ei bine, tot idiot ești, am rostit pe un ton scăzut și am făcut stânga-mprejur, dar nu cred că a avut efectul distrugător la care speram.

După asta mi-am reluat plimbările pe jos, fiindcă presupun prea puțin contact cu străinii. Într-o după-amiază, alegând o scurtătură între Euston Road și Tottenham Court Road, am dat întâmplător peste Fitzroy Square, un spațiu larg, mărginit de case de culoare crem, aproape toate având câte o placă albastră. În perioade diferite, Fitzroy Square i-a găzduit pe George Bernard Shaw, Virginia Woolf, James McNeill Whistler, Duncan Grant, Roger Fry, Ford Madox Brown și pe chimistul de origine germană August Wilhelm von Hofmann, care a făcut lucruri noi

și revoluționare cu ortotoluidine izomerice și derivați de trifenil. Poate că asta nu ne spune nimic mie sau vouă, dar există chimiști care citesc pagina asta și au orgasm. Într-un colț al pieței se afla o asociație indiană a tinerilor creștini (YMCA) – o YMCA doar pentru oameni din India, ce splendid! –, iar față-n față cu ea, o statuie a lui Francisco de Miranda, eliberatorul Venezuelei, care a locuit și el aici. Un locatar mai recent a fost, se pare, L. Ron Hubbard, părinte adorat al scientologiei. Dumnezeuule, ce oraș!

Imediat după Fitzroy Square era o stradă liniștită, cu aer anonim, numită Cleveland Street. Nu mi-am dat seama de ce-mi suna cunoscut numele până nu l-am căutat ulterior, iar atunci mi-am amintit totul. Cleveland Street a fost scena unuia dintre cele mai mari scandaluri ale secolului al XIX-lea. În vara anului 1889, un polițist a oprit un curier și a constatat că are în buzunar o sumă suspect de mare de bani. Băiatul a mărturisit că-i câștigase lucrând într-un bordel pentru homosexuali, pe Cleveland Street, la numărul 19. Polițistul a făcut cercetări și a constatat că era plin de bărbați de rang înalt, inclusiv fiii a doi duci. Însă povestea a devenit mai ales picantă datorită convingerii larg răspândite, la care se făcea aluzie în toate ziarele, că un alt client regulat pe Cleveland Street era prințul Albert Victor, fiul prințului de Wales și al doilea moștenitor la tron. Mai târziu, același Albert avea să fie suspectat (cu dovezi extrem de sumare, trebuie spus) că e Jack Spintecătorul, ceea ce s-ar putea să fi stabilit recordul pentru cel mai puțin sănătos personaj dintr-o casă regală. În orice caz, prințul a fost trimis cu o iuțeală sugestivă să facă un lung turneu în imperiu, iar la întoarcere a fost logodit expeditiv, vrând-nevrând, cu prințesa Victoria Mary de Teck. Totuși, după numai o lună și ceva de la

anunțarea logodnei, nefericitul prinț a făcut pneumonie și, spre ușurarea aproape generală, a murit. Apoi, în mod uimitor – mă rog, uimitor pentru mine –, prințesa Victoria Mary s-a măritat cu fratele lui, care a devenit ulterior regele George al V-lea, prietenul nostru faimos pentru „futu-ți Bognor”. Toate astea cred că ar putea să explice în oarecare măsură de ce familia regală e ocazional un pic ciudată și cu probleme emoționale.

Nu spun că Londra e cel mai grozav oraș din lume pentru că a avut un scandal cu un bordel pentru homosexuali sau pentru că Virginia Woolf și L. Ron Hubbard au locuit prin zonă. Spun doar că Londra are o istorie îndelungată și e plină de unghere tănuite, spre deosebire de oricare alt mare oraș. Și are cârciumi și mulți copaci și e adesea cu totul fermecătoare. E greu de întrecut așa ceva.

Fiicele mele iubite și însărcinate locuiesc în Putney și, respectiv, Thames Ditton, lângă Hampton Court, la distanță de vreo 15 kilometri, și într-o zi am decis să merg pe jos de la una la cealaltă, după ce am realizat că o pot face traversând aproape numai parcuri. Vestul Londrei are extraordinar de multe spații deschise. Putney Heath și Wimbledon Common se întind împreună pe 570 de hectare. Richmond Park are și el 955 de hectare, Bushy Park, 445 de hectare, Hampton Court Park, 300, Ham Common, 48, Kew Gardens, încă 121. Privită de sus, Londra nu e atât un oraș, cât o pădure cu clădiri.

Nu mai fusesem niciodată în Putney Heath sau în Wimbledon Common – se alipesc perfect – și le-am găsit splendide. Nu semănau deloc cu parcurile dichisite cu care mă obișnuisem în Londra, ci erau neamenajate și destul de sălbatice și cu atât mai agreabile. Am mers o vreme pe terenuri

împădurite sau cu tot felul de arbuști neîngrijiți, fără să știu vreo clipă cu certitudine unde mă aflu, deși aveam o hartă de la Serviciul Topografic. Cu cât mergeam, cu atât totul părea mai izolat.

La un moment dat mi-a trecut prin minte că nu văzusem pe nimeni de vreo jumătate de oră, nu auzisem traficul și n-aveam idee unde m-aș fi aflat când aș fi ajuns din nou la civilizație. Îmi propusesem să trec pe lângă locul unde a fost casa lui Dwight D. Eisenhower în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, căci recent descoperisem, întâmplător, că era mai mult sau mai puțin pe traseul pe care-l alesesem. Citisem la bibliotecă despre aranjamentele casnice ale lui Eisenhower în timpul războiului. Ar fi putut avea o reședință aristocratică, precum Syon House sau Cliveden, dar a ales să locuiască singur, fără servitori, într-o locuință simplă, numită Telegraph Cottage, la marginea parcului Wimbledon. Casa se afla la capătul unei alei de acces lungi, intrarea fiind păzită de un singur soldat postat în dreptul unei bariere. Astea erau toate măsurile de securitate de care se bucura comandantul suprem al forțelor aliate. Asasinii germani ar fi putut să se parașuteze în parcul Wimbledon, să intre pe proprietatea lui Eisenhower prin spate și să-l omoare în patul lui. Mi se pare minunat – nu că germanii puteau să facă asta, ci că n-au făcut-o.

Deși germanii au ratat șansa de a-l asasina pe Eisenhower, ar fi putut cu ușurință să-l bombardeze. Fără știrea lui Eisenhower și, evident, a oricărui altcuiva din tabăra Aliaților, forțele de apărare civile montaseră un tun antiaerian fals într-un luminiș despărțit doar de un gard viu de casa lui Eisenhower. Se instalau tunuri false în toată Londra, într-o încercare de a induce în eroare misiunile de recunoaștere germane și de a

păcăli avioanele inamice ca să irosească bombe. Din fericire pentru Eisenhower, Luftwaffe pare să-l fi trecut cu vederea pe acesta.

Ținând cont de faptul că mă cam rătăcisem, vă puteți imagina încântarea mea când am ieșit din parcul Wimbledon traversând terenurile unui club de rugby și am descoperit că nimerisem aproximativ pe locul casei lui Eisenhower, deși poziția ei exactă nu mai poate fi recunoscută. Telegraph Cottage a ars din temelii cu niște ani în urmă, iar terenul e acoperit acum de case, dar m-am plimbat pe săturate și am fost mulțumit că-mi atinsesem aproximativ ținta, ceea ce germanii nu reușiseră, slavă cerului.

Înviorat de descoperirea mea, am mers mai departe, spre Thames Ditton, trecând prin Richmond Park și făcând o plimbare lungă pe malul Tamisei. A fost o zi foarte plăcută. Am avut două săptămâni foarte plăcute și m-am putut preface că muncesc. Iată de ce mi-am ales această profesie.

Sigur că nu e totul ideal în Londra. Cu vreo 20 de ani în urmă, soția mea și cu mine am cumpărat un mic apartament în South Kensington. Pe atunci a părut cea mai nebunească extravagantă, dar acum, după două decenii de inflație a prețurilor imobiliare, părem niște genii financiare. Însă cartierul s-a schimbat. În rigole plutesc permanent gunoaie, unele trase acolo de vulpi, majoritatea lăsate de oameni care n-au nici creier, nici mândrie (și nici frică de pedeapsă). Muncitorii vopsesc de câțiva ani strada în alb, pe tăcute, găleată cu găleată. Cea mai dureroasă pierdere, cred, e cea a grădinilor din față. Oamenii par să țină morțiș, în mod ciudat, să-și ducă mașinile cât mai aproape de camera de zi și, în acest scop, și-au

smuls din rădăcini micile grădini din față și le-au înlocuit cu zone de serviciu, ca să aibă loc pentru mașini și pubele pe roți. Nu înțeleg de ce li se permite așa ceva, din moment ce nimic nu distruge mai evident o stradă. Nu departe de noi e o stradă numită Hurlingham Gardens, care ar trebui, de fapt, să se numească Zonele Hurlingham de depozitare a pubelelor, întrucât aproape toți proprietarii au îndepărtat orice urmă de frumusețe din fața caselor lor. Lipsa oricărui simț al obligației estetice față de strada pe care locuiești e, poate, cea mai tristă schimbare survenită în Marea Britanie de când locuiesc aici.

La scară mai largă însă, lucrurile au cunoscut îmbunătățiri impresionante în Londra. Bunăoară, pe parcursul a vreo 20 de ani, Londra a căpătat un profil grozav la orizont. Nu pentru că ar avea un număr imens de clădiri înalte, ci fiindcă clădirile înalte sunt răspândite pe o suprafață mare. Nu se înghesuie să atragă atenția, ca în majoritatea marilor orașe, ci sunt izolate, ca să le poți admira separat, ca pe niște sculpturi gigantice. E un detaliu genial. Acum ai priveliști interesante din tot felul de locuri – de pe Putney Bridge, de la Round Pond în Kensington Gardens, de pe peronul 12 al Gării Clapham – unde nu era înainte nici un fel de priveliște. Zgârie-norii necomasăți aduc și beneficiul secundar că răspândesc prosperitatea. Un nou zgârie-nori în centrul Londrei nu face decât să aducă noi trupuri pe străzi și în stații de metrou deja aglomerate, însă o nouă clădire mare în Southwark sau Lambeth sau Nine Elms dă un imbold economic care poate să ridice cartiere întregi, să genereze o cerere de baruri și restaurante, să le facă mai dezirabile ca locuri de trai sau de vizitat.

La baza tuturor acestor lucruri nu a stat o intenție clară. Ele sunt efectul secundar a ceea ce se numește Planul Londrei, care

interzice ridicarea unor clădiri înalte acolo unde ar știrbi priveliștile protejate. O astfel de priveliște e cea de lângă un anumit stejar din Hampstead Heath. (Și de ce nu?) Nimeni n-are voie să ridice vreo clădire care să obtureze priveliștea de la stejar spre spre Catedrala St. Paul sau spre clădirea Parlamentului. Există o panoramă similară din Richmond Park, la kilometri buni de oraș – atât de departe, încât nici nu știam că poți vedea de acolo ceva din centrul Londrei. Londra e întretăiată de linii protejate de pe care pot fi contemplate priveliști, ceea ce impune, practic, împrăștierea clădirilor înalte. E un accident fericit. Dar, pe de altă parte, asta e Londra: secole de accidente fericite.

Cel mai extraordinar, poate, e cât de puțin a lipsit ca o mare parte din ea să se piardă. În anii 1950, Marea Britanie a devenit obsedată de ideea că trebuie să se modernizeze și că pentru asta trebuie să demoleze aproape tot ce nu bombardaseră germanii și să acopere cu oțel și beton ce mai rămânea.

De-a lungul anilor 1950 și 1960 au apărut unul după altul planuri mărețe de a rade cu buldozerul și a reconstrui zone întinse ale Londrei. Piccadilly Circus, Covent Garden, Oxford Street, Strand, Whitehall și o mare parte din Soho au fost propuse pentru reconstrucție la un moment sau altul. Sloane Square urma să fie înlocuită cu un centru comercial și un bloc de apartamente cu 26 de etaje. Zona cuprinsă între Westminster Abbey și Trafalgar Square urma să devină un nou cartier guvernamental, „un Stalingrad britanic din plăci de beton și sticlă”, după cum s-a exprimat Simon Jenkins. 650 de kilometri de șosele noi urmau să se întindă prin Londra și pe 1.600 de kilometri drumurile existente, între care Tottenham Court Road și Strand, urmau să fie lărgite și adecvate traficului rapid –

practic, transformate în șosele cu sensuri separate – ca să străbată inima orașului. În tot centrul Londrei, pietonii care voiau să traverseze străzi aglomerate urmau să fie dirijați spre tuneluri sau pasarele pietonale din metal sau beton. Mersul pe jos prin Londra ar fi semănat cu mersul la nesfârșit de la un peron la altul într-o mare gară.

Acum, totul pare un fel de nebunie, dar atunci opoziția a fost remarcabil de slabă. Colin Buchanan, cel mai influent urbanist al Marii Britanii, a promis că înlăturarea vălmășagului adunat de-a lungul secolelor și construirea unor orașe noi strălucitoare din beton și oțel „vor atinge coarda sensibilă a mândriei în sufletul britanicilor și le vor da acel avânt economic și spiritual de care au nevoie”. Când un antreprenor imobiliar pe nume Jack Cotton a propus să radă din temelii cea mai mare parte din intersecția Piccadilly Circus și să construiască un bloc-turn înalt de 52 de metri care arăta ca un hibrid între un radio cu tranzistori și cutia cu scule a unui muncitor, propunerea a primit aprobarea Comisiei Regale pentru Artă. A fost adoptată fără opoziție la o ședință secretă a Departamentului pentru Urbanism Westminster. Planul lui Cotton prevedea ca statuia lui Eros să fie ridicată pe o platformă pietonală nouă și integrată într-o rețea de alei și poduri pietonale menite să protejeze oamenii de traficul rapid de dedesubt.

În 1973, anul în care m-am stabilit în Marea Britanie, a fost dezvăluit cel mai vast plan dintre toate: Planul de dezvoltare a conurbației Londra. El dezvoltă toate propunerile anterioare și prevedea construirea unei serii de patru autostrăzi circulare, care aveau să înconjoare metropola ca undele concentrice de apă, cu 12 drumuri principale radiale care să aducă toate autostrăzile capitalei – M1, M3, M4, M11 și M23 – în inima

oraşului. Alte şosele, cele mai multe suspendate, urmau să taie cartierele Hammersmith, Fulham, Chelsea, Earls Court, Battersea, Barnes, Chiswick, Clapham, Lambeth, Islington, Camden Town, Hampstead, Belsize Park, Poplar, Hackney, Deptford, Wimbledon, Blackheath, Greenwich – aproape toate. 100.000 de oameni urmau să-şi piardă locuinţele. Aproape nici un locşor nu avea să fie cruţat de vuietul traficului de mare viteză. E remarcabil că mulţi abia aşteptau toate acestea. Un redactor de la *Illustrated London News* insista că oamenilor „le place să aibă trafic intens în vecinătate” şi invoca noul pasaj Spaghetti Junction din Birmingham ca exemplu de loc pe care aglomeraţia de vehicule ce trec în goană l-a însufleţit şi l-a colorat. Mai remarca şi tendinţa britanicilor de a face picnic în locurile de refugiu de pe marginea şoselelor, pe care o interpreta ca o afecţiune faţă de „zgomot şi agitaţie”, şi nu ca expresie a purei lor nebunii.

Planul de dezvoltare a conurbaţiei Londra ar fi costat suma pe atunci colosală de două miliarde de lire, devenind cea mai mare investiţie publică făcută vreodată în Marea Britanie. De aici a venit şi salvarea. Marea Britanie nu şi l-a permis. În cele din urmă, vizionarilor le-a venit de hac amploarea imposibil de administrat a propriei lor ambiţii.

E un mare noroc, fireşte, că nici unul dintre aceste proiecte măreţe n-a prins viaţă. Dar printre ele era o propunere foarte diferită de toate celelalte şi care poate că ar fi meritat să fie încercată. Se chema Motopia şi spre ea m-am îndreptat în continuare.

Capitolul 5

Motopia

Am luat trenul de 8:28 de la Waterloo la Wraysbury, via multe gări. Era ora de vârf a dimineții, însă mulțimea se îmbulzea în direcția opusă. Trenul meu era plăcut de pustiu. Interioarele trenurilor britanice erau pe vremuri încărcate și mohorâte, într-o manieră care se potrivea perfect cu actul monoton, trist și apatic al navetei. Acum, trenurile sunt pline de nuanțe intense de portocaliu și roșu. Cel în care mă aflam era enervant de festiv, ca o roată de bâlci pentru copii. Aveam senzația că lângă scaunul meu ar fi trebuit să existe un volan de jucărie și un clopoțel.

Am fost singurul călător care a coborât în gara Wraysbury, fără personal și straniu de pustie. Gara se afla cam la un kilometru și jumătate de sat, însă a fost o plimbare plăcută, pe o stradă umbrită. Wraysbury e o localitate ciudată, izolată. Se află pe celălalt mal al Tamisei față de Runnymede și la doar vreo trei kilometri de castelul Windsor în linie dreaptă, dar, la cât de greu accesibil e, ar putea la fel de bine să se afle în Caithness. Îl izolează de restul lumii un număr aproape ridicol de obstacole – două autostrăzi (M4 și M25), o cale ferată, hectare de vechi cariere de piatră, o porțiune lipsită de poduri a Tamisei, trei bazine colectoare imense consolidate prin taluzuri ierboase cât niște dealuri și împrejmuite cu kilometri de garduri de

securitate și, în sfârșit, vasta, impenetrabila suprafață a aeroportului Heathrow și a zonelor sale de servicii. Accesul la Wraysbury pe șosea se face prin zone ocupate predominant de industrie ușoară, fabrici de ciment, stații de pompare și alte târâmuri ale camioanelor grele și indicatoarelor de „Acces interzis”. Nimeni nu ajunge la Wraysbury din întâmplare și puțini merg acolo intenționat, însă cei care reușesc să-și croiască drum prin praf și înghesuială se trezesc într-o neașteptată oază de calm atrăgător – cel puțin până la o altitudine de circa 150 de metri, căci avioanele care-și încep și-și încheie cursele la Heathrow umplu cerul în apropiere.

Însă pentru cei care se pot adapta la zgomotul de deasupra, Wraysbury e o așezare prietenoasă și plăcută. În centrul satului se găsesc o biserică și o pajiște întinsă, un pavilion pentru crichet, două cârciumi îmbietoare și un grup de magazine utile. Fostele cariere de piatră învecinate au fost umplute cu apă și transformate în lacuri de agrement, de-a lungul cărora se află acum numeroase cluburi nautice și de windsurfing. Multe case sunt mari și atrăgătoare, mai ales dacă au vedere la apă. Soția mea a crescut chiar dincolo de Tamisa, la Egham. De pe malul pe care se afla se văd printre copaci acoperișurile din Wraysbury. Asta văzusem de o mie de ori, dar în sat nu fusesem niciodată, nu avusesem un motiv ca să mă duc.

„O să-ți placă”, mi-a promis soția mea. Știa ea ce spune, pentru că tatăl ei se trăgea din Wraysbury. Crescuse într-o căsuță mică, întunecoasă și dărăpănată, cu mama lui, văduvă săracă, și cu sora lui mai mare, la capătul unei străduțe liniștite, împrejmuite de copaci, la vreo 400 de metri de centrul satului. Căsuța n-avea electricitate, nici apă curentă. WC-ul era un closet în fundul grădinii. Socrul meu ne povestea cum mergea pe jos

11 kilometri până la Staines și înapoi în câte-o seară de sâmbătă, ca să cumpere o pungă cu chifle vechi pentru cina în familie, căci mai mult nu-și permiteau. Era o altă lume.

Soția mea îmi spusese unde se afla căsuța și spre ea mă îndreptam – cel puțin, spre locul în care se aflase pe vremuri, căci căsuța propriu-zisă nu mai exista de mult. O făcuse pulbere o bombă germană, în 1943. Wraysbury nu avea nimic de oferit la capitolul ținte, așa că bombardierul ori se rătăcise, ori poate își golise compartimentul de bombe înainte să se îndrepte spre bază. În orice caz, bomba a nimerit direct – în plin și nimicitor – locuința socrului meu. Din fericire, nu era nimeni acasă în acel moment, așa că nu au fost răniți, însă familia a pierdut tot ce avea și a trebuit să primească locuință în altă parte. Datorită schimbării condițiilor sale de trai, socrul meu a întâlnit o fată pe care altfel n-ar fi cunoscut-o și, când a venit vremea, s-au căsătorit și au făcut doi copii, dintre care unul a crescut și a devenit soția mea. Așadar, traiectoria vieții mele, ca să nu mai spun însăși existența copiilor și nepoților mei și a cui va mai urma, a depins direct de o bombă germană căzută la întâmplare peste Wraysbury într-o seară de vară, cu mult timp în urmă. Bănuiesc că viața fiecăruia dintre noi este rezultatul unui lung șir de coincidențe neplauzibile, dar, cum stăteam și priveam fosta amplasare a unei căsuțe de mult dispărute fără urmă, mi s-a părut extraordinar gândul că, dacă bomba ar fi căzut 100 de metri mai departe sau unde intenționaseră germanii să cadă, soția mea n-ar fi existat, iar eu nu m-aș fi aflat atunci la Wraysbury. Mi-a mai trecut prin minte că fiecare bombă căzută în război, de ambele părți ale Canalului, trebuie să fi schimbat vieți în același fel.

Și rumegând această idee profundă, am făcut stângamprejur și am pornit către locul uitat al Motopiei. Dacă Motopia ar fi fost construită, toată lumea ar cunoaște azi Wraysbury. Motopia a fost un proiect de comunitate-model bazată pe ideea absolut neașteptată de interzicere a automobilelor. A fost visul lui Geoffrey Jellicoe, care nici nu era urbanist. Era arhitect peisagist, ceea ce explică, fără îndoială, de ce a acordat prioritate scăzută mașinilor. (Nimeni nu pare să fi observat că Motopia era un nume ciudat pentru o comunitate gândită să fie, practic, fără mașini.) Jellicoe avusese ideea unică să ridice drumurile comunității pe acoperișuri, la cinci etaje în aer. Motopia urma să fie, de fapt, o singură construcție gigantică, structurată ca o rețea, situată într-un fel de paradis albastru-verde al lacurilor și parcurilor. Lacurile urmau să fie create în vechile cariere de piatră, idee de asemenea absolut nouă pe atunci. Așadar, Jellicoe a avut două idei mari, radical sincronizate cu vremurile – găsirea unor noi întrebuințări pentru vechi infrastructuri industriale și eliminarea autoturismelor din peisajul cotidian. Nimeni nu mai gândea astfel pe atunci.

Motopia urma să asigure locuințe, magazine, birouri, teatre, biblioteci, cinematografe și școli pentru o populație de 30.000 de locuitori. Jellicoe și-a imaginat oamenii deplasându-se dintr-un loc în altul pe pasarele mobile sau în bărci-taxi, pe lacuri și pe o mică rețea de canale. Și-a botezat drumurile de pe acoperișuri „autostrăzi pe cer”, denumire cam absurdă, pentru că întregul oraș avea lățimea maximă de numai vreo zece cvartale și includea sensuri giratorii la fiecare 30-40 de metri, așa că nu exista nici pe departe distanța necesară pentru accelerare ca pe autostradă, dar e clar că omul era bine

intenționat. Propunerea lui a fost luată în serios îndeajuns încât să i se aloce o zonă, Wraysbury, și să se realizeze schițe amănunțite. Motopia ar fi fost încântătoare, chiar dacă puțin nepractică. Ar fi meritat cu siguranță să încerce. Oamenii din lumea întreagă ar fi venit s-o vadă, așa că acum eram și eu curios să văd acest lucru care n-a existat.

Cea mai mare parte a terenului propus pentru Motopia se află acum sub autostrada M25 și sub bazinul colector Wraysbury din vecinătate, construit în 1967, dar o bună porțiune rămâne nefolosită, pe Staines Moor, la est de sat. Am făcut o plimbare neașteptat de plăcută pe un drum înverzit, mărginit de o parte de case mari, îngrijite și de cealaltă de o fostă carieră de piatră, restaurată, mare, presărată cu bărci și plăci de windsurfing. Am trecut pe sub autostrada M25 cu al său vuiet asurzitor și, într-un final, am ajuns la o poartă metalică și un panou informativ, instalat de Consiliul Districtului Spelthorne, care mă invita să merg pe o cărare noroioasă spre Staines Moor. Cărarea ducea spre un pod peste o cale ferată și, de acolo, spre un pasaj subteran, pe sub derivația aglomerată de la autostradă din Staines.

Nu arăta prea promițător și n-a lipsit mult să mă întorc, dar am văzut că pe zidul pasajului subteran era o pictură și, dintr-un fel de politețe, m-am dus s-o cercetez. Înfățișa animalele ce populează mlaștina de dincolo de pasaj și fusese realizată cu dragoste de un pictor cu talent autentic, care nutrea o pasiune clară față de acea porțiune necunoscută de pământ. Intrigat, am mers până la capătul tunelului și, la ieșire, m-a întâmpinat o priveliște surprinzătoare – o întindere rurală verde-aurie, o luncă cu copaci și apă ducând în depărtare la coline mici, verzi (în realitate, versanții bazinelor colectoare din jur). Era ca și

cum ar fi luat cineva doi kilometri pătrați și jumătate din cel mai frumos ținut rural din Suffolk și i-ar fi așternut în spațiul dintre autostrăzile A30 și M25. Chiar în fața mea, micul râu Colne se lărgea într-un fel de iaz mlăștinos. Un bătlan m-a privit iritat și, fluturând de câteva ori leneș din aripi, a plecat 100 de metri mai încolo. În planul mijlociu, avioanele decolau de la Heathrow, cu un huruit slab. Vuietul traficului era redus de hectarele de iarbă unduitoare la un zumzet tolerabil.

Abia treptat mi-am amintit că mă aflam în locul care ar fi devenit inima Motopiei și am realizat brusc că ar fi fost mare păcat dacă această luncă uitată ar fi fost sacrificată spre a se construi un oraș. Pentru cei 20.000 de oameni din Staines, era singura zonă rurală accesibilă cale de kilometri, dar și mult mai mult decât atât. Un panou informativ de la malul iazului informa că acest ținut nu se schimbase de 1.000 de ani. Au fost înregistrate aici 130 de specii de păsări și 300 de specii de plante.

Am dat peste un ins cu o mie de tatuaje care plimba un câine ce părea rău, dar insul m-a salutat prietenos.

— E superb aici, am spus.

— Da, a încuviințat. Ar fi păcat să se construiască.

— Există pericolul ăsta? am întrebat, sincer alarmat.

— Vor să facă aici o pistă de aeroport, frate.

— Aici?

Heathrow părea la mulți kilometri depărtare – o distanță ce depășea cu mult orice idee rezonabilă de contiguitate. Insul a încuviințat din cap.

— Data viitoare când vii aici, s-ar putea să te ferești de jumbo jeturi, a zis el, mulțumit de replica sa.

M-am documentat ulterior cu privire la propunerile aeroportului Heathrow și omul avea dreptate. Staines Moor e locul așa-numitei Variante de Sud-Vest pentru o a treia pistă. Conform propunerii, Staines Moor ar dispărea cu totul. Noua pistă ar extinde aeroportul cu un kilometru și jumătate spre sud și tot atât spre vest, ducându-l chiar până la marginea satului Wraysbury. Toate casele drăguțe pe lângă care tocmai trecusem și lacul din apropierea lor ar dispărea. La fel și jumătate din bazinul colector Wraysbury. Oamenii din Wraysbury s-ar afla atât de aproape de capătul pistei, încât avioanele în trecere aproape că le-ar sufla părțile de pe cap. Zgomotul ar fi cu siguranță insuportabil. Staines Moor ar intra cu totul în neființă.

Ținutul nimănui care se întinde la marginea derivației din Staines și a autostrăzii M25 nu e o lume făcută pentru pietoni. El există spre avantajul șoferilor și al celor care vor să scape de un număr mare de pneuri și saltele vechi și de rămășițele bucătăriilor demolate. În cele din urmă, printre băltoace și resturi, am găsit, surprinzător, un indicator ce arăta drumul către Egham, pe un pod peste Tamisa. Cărarea mergea în paralel cu M25, dar la vreo opt metri mai jos. Era surprinzător de liniștită și chiar încântătoare. Zgomotul traficului se auzea pe deasupra, ciudat și plăcut de îndepărtat. Mă afluam într-o lume tihnită a verdeții – un mic tunel prin pădure. Fluturii zburau printre tulpinile de liliac de vară. În lumina soarelui palpitau roiuri de insecte mitite.

După vreo 800 de metri, cărarea urca și ieșea brusc chiar lângă autostradă, la un pod peste care poteca și autostrada traversau fluviul, despărțite de o balustradă înaltă până la brâu.

Am pășit pe pod și am avut astfel o experiență absolut remarcabilă. În stânga aveam vuietul a zece benzi de trafic rapid – cea mai aglomerată porțiune de șosea din Europa. Dar în dreapta, la vreo 20-30 de metri, era o scenă de un farmec absolut – un tablou al Tamisei surprinsă într-un moment de perfecțiune vărarică. În fața mea, la vreo sută de metri, se aflau o ecluză și un stăvilar frumos. În ecluză era o barcă cu motor, ai cărei proprietari manevreau niște frânghii și manivele. Lângă ecluză era un hotel cu o terasă pe care niște oameni luau prânzul la soare. De cealaltă parte a fluviului se vedeau bărci amarate și căsuțe cochete. Era o compoziție de-a dreptul fermecătoare. Dacă ai avea în față un rastel cu cărți poștale ilustrate, asta ar fi imaginea pe care ai alege-o. Și totuși, în spatele meu, destul de aproape încât să-mi facă geaca să fluture, era goana neîncetată a traficului. Mă aflam la hotarul dintre două lumi despărțite de numai câțiva metri, dar care nu știau una de alta. Era ireal.

Cred că nimeni nu traversează podul ăsta pe jos. În fața mea, vegetația înghițise cărarea cu totul. Mi-am croit drum printre lujeri și cârcei încâlciți și margarete. Mai erau flori de câmp colorate în mov, galben și cel mai delicat albastru-deschis. Mă aflam într-o grădină ce creștea pe beton. Asta e trăsătura cea mai ieșită din comun a Marii Britanii: vrea să fie o grădină. Florile înfloresc în cele mai neverosimile locuri – pe taluzurile căilor ferate și pe terenuri pustii, unde n-au sub ele decât moloz și pietriș. Vezi pâlcuri de flori chiar și pe zidurile depozitelor abandonate și ale viaductelor vechi. Dacă toți oamenii din Marea Britanie ar dispărea mâine fără urmă, țara ar rămâne înflorită. E într-un contrast total cu America, unde natura e sălbatică și aspră. În zona din care mă trag îți trebuie

aruncătoare de flăcări ca să ții sub control buruienile. Aici vezi doar kilometri după kilometri de frumusețe întâmplătoare. E într-adevăr splendid.

La capătul pantei am ieșit din această mică pustietate pe celălalt mal al Tamisei și m-am trezit în fața uneia dintre priveliștile mele preferate – iarba curată și netedă din lunca Runnymede, urcând spre grandoarea de un verde închis a Cooper's Hill, cea mai înaltă colină din această parte a comitatului Surrey. Cunosco zona de ani buni, dar nu m-am apropiat niciodată de ea din acest unghi și nici n-am traversat Runnymede pe jos, așa că m-am bucurat să o fac acum. E doar un mare câmp pustiu, în prezent întreținut de National Trust, însă are o splendoare inefabilă, mai ales într-o zi frumoasă precum cea de care aveam parte. În vârful Cooper's Hill se află unul dintre sanctuarele mărețe, dar puțin cunoscute ale țării, monumentul Forțelor Aeriene, pe a cărui piatră sunt înscrise numele a 20.456 de aviatori care au murit în al Doilea Război Mondial, însă n-au un mormânt. Este de o frumusețe senină și emoționantă – îl recomand din toată inima –, dar se află în vârful unui deal înalt și abrupt și distanța era prea mare ca să ajung la el în ziua aceea. M-am îndreptat în schimb, peste câmp, către monumentul Magna Carta, o mică rotundă deschisă, ridicată în 1957 de Baroul American, fiindcă e remarcabil, singurul lucru frumos făcut vreodată de avocați. Comemorează, firește, semnarea Magnei Carta undeva în apropiere. (Nimeni nu știe unde anume. A trecut mult timp de atunci.) Puteam să mă bucur singur de el, cum presupun că se bucură orice vizitator în fiecare zi.

Dincolo de el, mai interesant pentru mine, era monumentul Kennedy, ridicat în memoria lui JFK la scurt timp după

asasinarea lui. Ajungi la el pe o cărare ce urcă destul de abrupt prin pădure. Proiectantul lui, am descoperit cu încântare, era nimeni altul decât vechiul nostru prieten Geoffrey Jellicoe.

Jellicoe n-a avut un buget imens și nici timp prea mult – monumentul a fost înălțat imediat după moartea lui Kennedy –, însă a exploatat la maximum ce a avut. Cărare e construită din 60.000 de pavele mici de granit îmbinate ca să formeze trepte și serpuiește lin pe deal în sus. În vârf e un bloc mare de granit, crăpat pe alocuri și vădind ici-colo semne de reparații. Pe bloc e inscripționată o parte din discursul de investire al lui Kennedy. Alături se aflau o bancă și un păducel înalt. În jur nu mai era nimeni. Aveam impresia că eram prima persoană care vizita monumentul după ani buni.

La poalele dealului am întâlnit două tinere plinuțe, care priveau către panta acoperită de arbuști ca și cum ar fi putut găsi urși acolo. Amândouă purtau pantaloni scurți kaki, tricouri și încălțăminte sport. Fiecare avea un mic rucsac.

— Veniți de la monument? m-a întrebat una dintre ele.

„Nu, m-am ușurat în tufăriș”, mi-a venit să spun, dar firește că m-am abținut.

— Da, de acolo vin.

Avea un accent american, așa că am încercat să vorbesc și eu ca un american.

— E ca lumea, am adăugat.

Nu mai spusese „ca lumea” din clasa a șaptea și mi-a făcut plăcere.

— E foarte departe?

— Nu foarte. Dar sunt trepte de urcat.

Un vag aer de panică.

— Câte?

— Nu știu, vreo 50-60.

S-au privit și au ținut o consfătuire. Una a decis să se retragă în ceainăria din apropiere; cealaltă a ales, mai curajoasă, să-i dea înaintea și să urce dealul. După câteva trepte a început să icnească asemenea jucătoarelor de tenis la Wimbledon când servesc pentru un punct important. Am ascultat-o câteva clipe în timp ce înainta, apoi m-am întors să-mi iau la revedere de la tovarășa ei, însă aceasta mă scosese deja din mintea ei. Era cu totul absorbită de provocarea de a traversa 150 de metri de câmp deschis ca să poată savura relaxarea adusă de un scaun și o băutură răcoritoare. Nu m-a lăsat inima să-i spun că băutura răcoritoare va fi aproape sigur mică și servită aproximativ la temperatura camerei.

Că veni vorba, Runnymede e un alt loc care era cât pe ce să nu supraviețuiască. În 1918 s-a propus ca în luncă să fie ridicate o mulțime de case. Urban Broughton, un britanic care făcuse avere în America, a cumpărat-o de la antreprenorul imobiliar ca s-o salveze. La moartea lui Broughton, văduva lui, americană, a dăruit-o țării. Așa că unul dintre cele mai însemnate locuri istorice ale britanicilor e azi neatins datorită generozității unei doamne americane.

Cu acest gând patriotic în minte, mi-am reglat rucsacul și am pornit către Windsor.

Capitolul 6

Un parc măreț

În anul 1971 s-a declanșat o serie neînsemnată de evenimente atunci când Ministerul Sănătății din Marea Britanie a trimis la instituțiile americane de învățământ superior afișe pe care scria: „Ți-ar plăcea să studiezi ca să devii asistent medical de psihiatrie în Anglia?”.

Cum răspunsul la acea întrebare era „Evident că nu”, afișele n-au atras prea mult atenția. Bănuiesc că majoritatea au sfârșit în coșul de gunoi imediat după ce au fost primite. Dar unul a ajuns cumva pe un panou de afișaj aglomerat dintr-un cămin studentesc al Universității Iowa, unde două prietene ale mele din Des Moines, Elsbeth „Buff” Walton și Rhea Tegerstrom, l-au văzut și, în mod remarcabil, au decis să răspundă – e posibil să n-o mai fi făcut altcineva. Așa s-a întâmplat că după câteva săptămâni se aflau, surprinzător, la 5.000 de kilometri de casă și purtau mândre uniforme azurii și bonetele albe scrobite ale asistenților medicali în formare de la Sanatoriul Holloway din Virginia Water, Surrey.

Mari capitole din viața mea sunt rezultatul acțiunilor decisive întreprinse de alții, dar n-am fost niciodată mai îndatorat cuiva decât le sunt lui Buff și Rhee pentru saltul lor cutezător peste ocean, căci mi-a schimbat și mie viața complet. Dacă n-ar fi fost ele, nu m-aș fi stabilit în Anglia, nici nu mi-aș fi

cunoscut soția, iar cartea asta s-ar intitula probabil *40 de ani petrecuți în Peoria*. Fie binecuvântate amândouă!

Am fost atras pe orbita veselă și excentrică a lui Buff și a Rheeli în anul următor, când m-am oprit să le vizitez la sfârșitul unei veri în care hoinărisem prin Europa făcând autostopul. Trebuia să pornesc spre casă, la Des Moines, însă, pe parcursul unei seri excepțional de plăcute la cârciuma Barley Mow din Englefield Green, la marginea de est a Windsor Great Park, ele mi-au sugerat să mă angajez și eu la spital. M-au asigurat că spitalele de psihiatrie caută întotdeauna cu disperare angajați. Așa că a doua zi am depus furtunos cererea de angajare și, spre voga mea uimire, mi-a fost acceptată pe loc. Parcă m-aș fi înrolat în armată. Am fost trimis la o magazie din subsol, unde mi s-au dat două costume gri-închis, o cravată neagră îngustă, două cămăși albe, trei halate albe împăturite frumos, niște cearșafuri și fețe de pernă, un set de chei și alte articole, destule ca să formeze în brațele mele o stivă peste care nu mai vedeam. Mi s-a repartizat o cameră în căminul pentru angajații de sex masculin și mi s-a spus să mă prezint la secția Tuke. Acum eram angajat al Serviciului Național de Sănătate, rezident în Anglia, un fel de adult și străin cu normă întreagă – patru roluri pe care, în urmă cu doar 24 de ore, nu mă așteptam să le joc. N-a trecut mult până am cunoscut o asistentă elevă simpatcă foc, pe nume Cynthia, și m-am trezit că mă îndrăgostesc de ea și, simultan, de Anglia. 40 de ani mai târziu sunt în continuare cu amândouă.

Așa că acela a fost colțul de lume în care a început existența mea engleză. Nu mă mai întorsesem în zonă de mulți ani și abia așteptam să petrec o zi plimbându-mă prin vechea mea viață. Așa că, devreme într-o altă dimineață vărată însoțită –

vremea nu era câtuși de puțin britanică –, am plecat de la hotelul meu din Windsor pe străzile încă tăcute ale orașului, spre traseul de procesiune lat numit Long Walk, ce duce din oraș la Windsor Great Park și, imediat dincolo de acesta, spre lumea trecutului meu.

Windsor Great Park e o rămășiță a pădurii seculare Windsor și se numără printre proprietățile casei regale. E un mic tărâm vrăjit, ca decorul unui basm cu zâne, unduitor, atemporal, cu păduri, ferme și căsuțele pitorești ale angajaților de pe proprietate, străbătute fermecător de alei șerpuitoare, scutite în mare măsură de trafic auto. (Numai cei cu treburi pe proprietate au voie să le folosească.) Are un lac, peluze imense pentru polo, o puzderie de statui și alte ornamente, turme de căprioare care pasc și, ici-colo, ziduri împrejmuitoare dincolo de care se află refugii ale familiei regale precum Royal Lodge, unde a copilărit regina. Parcul are 64 de kilometri pătrați de splendoare reconfortantă, chiar la marginea Londrei, însă relativ puțini oameni îl vizitează și aproape nimeni nu se afundă în interiorul lui umbros.

Long Walk se încheie cu un urcuș lin spre culmea Snow Hill, cu o uriașă statuie ecvestră a regelui George al III-lea și cu panorame asupra castelului Windsor și a întregii regiuni din jur. Se spune adesea că Henric al VIII-lea a venit călare până aici ca să asculte bubuitul tunurilor londoneze ce anunțau execuția lui Anne Boleyn. Totul era încântător, mai puțin cerul. Avioanele se roteau chiar deasupra mea și lăsau umbre pe sol, pregătindu-se să aterizeze la Heathrow, la opt kilometri spre est. Zburau suficient de jos ca să le pot citi numărul de înregistrare de pe burtă și erau foarte zgomotoase – chiar mai zgomotoase decât la Wraybury, pentru că Windsor se află fix

pe o traiectorie de zbor. Dumnezeu știe cum va fi pentru locuitorii de la vest de Londra dacă Heathrow obține a treia pistă. Aeroportul înregistrează deja aproape jumătate de milion de sosiri și plecări anual. O a treia pistă ar ridica numărul curselor la 740.000. Care e punctul în care oamenii decid că așa nu se mai poate?

Cred că am ajuns deja în acel punct. Gândiți-vă puțin la ultima dată când v-ați luat bilet de avion de la Londra la New York, Paris sau Melbourne. Ați avut o sumedenie de variante, nu-i așa? Chiar o sumedenie de variante – de linii aeriene, de ore de plecare, de ore de întoarcere. Vă trebuie cu 50% mai multe variante? Argumentul pro e că, dacă Heathrow nu se extinde, alte aeroporturi europene îi vor fura călătorii. Se spune că aeroportul Charles de Gaulle are anual cu zece milioane de pasageri mai puțin decât Heathrow, însă funcționează cu patru piste, față de cele două de la Heathrow. Amsterdam are cu 20 de milioane mai puțini pasageri, dar șase piste. Dacă Heathrow nu construiește piste noi, nu va mai putea să concureze cu ele, conform celor care susțin că e nevoie să se construiască o nouă pistă. Întrebarea care-mi vine în minte e: atunci de ce nu s-a întâmplat deja treaba asta?

Să vă spun eu ce se va obține, de fapt, cu o pistă în plus. Vor fi mai multe decolări și aterizări, dar avioanele vor fi mai mici. Asta s-a întâmplat în America. Pe vremuri existau patru sau cinci zboruri pe zi de la Chicago la Denver, St. Louis sau Minneapolis, toate cu avioane de dimensiuni obișnuite. Acum ai o duzină de zboruri pe zi, poate chiar mai multe, dar cu mici avioane regionale în care încap 30 de oameni cu genunchii strânși sub bărbie. Așa că ai mai multe variante, dar servicii mult mai proaste. Printre altele, în cazul avioanelor mici e mai

ușor să anulezi un zbor cu insuficienți pasageri și să urci pe toată lumea în avionul următor.

Fiindcă veni vorba, știți de ce a fost construit aeroportul Heathrow acolo unde se află? După război, sarcina de a alege locul pentru un nou aeroport londonez i-a fost încredințată lui Alfred Critchley, un om de afaceri de origine canadiană care a făcut avere mai întâi promovând cursele de ogari și apoi în afaceri importante cu ciment. A comasat o gașcă întreagă de mici fabricanți de ciment într-o companie puternică numită Blue Circle și, astfel, a devenit extrem de bogat. În timpul războiului, Critchley a contribuit la înființarea programelor de instruire pentru piloți și, pentru că știa câte ceva despre aviație și foarte multe despre turnarea betonului, după război a primit sarcina de a decide unde să se construiască un nou aeroport, în locul vechiului aerodrom de la Croydon. Eu presupusesem întotdeauna că Heathrow a fost ales din vreun motiv practic important – porozitatea subsolului sau adâncimea pânzei freatice sau altceva –, dar, de fapt, Critchley l-a ales pentru că se afla la jumătatea distanței dintre casa lui din Sunningdale și biroul său din Londra.

Critchley a murit în 1963, înainte ca Heathrow să devină colosul de acum, așa că n-a avut idee ce bagă pe gât lumii. Așa cum l-a văzut el ultima oară, Heathrow încă era un loc plăcut și încântător. Întâmplarea face să am trei pachete cu diapozitive Viewmaster ce înfățișează aeroportul în acea perioadă și e o minune să le privești – vezi că pe atunci Heathrow avea vreo 16 avioane și câteva zeci de pasageri bine îmbrăcați. Un bărbat cu o mustață grozavă părea să gestioneze de unul singur turnul de control. Terminalele erau elegante, moderne și practic pustii. Toți cei implicați în procesul de îmbarcare erau extrem de

fericiți. La bordul avioanelor, toată lumea era și mai fericită. Aparent, stewardesele nu numai că-ți serveau o tavă mare cu mâncare, ci și stăteau zâmbitoare lângă scaunul tău ca să te privească mâncând.

Ce lume minunată era aceea și cât de departe pare acum! Nu-i deloc ușor să crezi că altădată mâncarea în avion era o încântare, stewardesele se bucurau să te vadă, zborul era un eveniment atât de aparte, încât te îmbrăcai cu ce aveai mai bun. Eu am crescut într-o lume în care toate erau așa: mallurile, semipreparatele, televizorul, supermarketurile, autostrăzile fără taxă, aerul condiționat, cinematografele în aer liber, filmele tridimensionale, radiourile cu tranzistori, grătarele din grădină, călătoriile aeriene pentru toți – toate erau noi-nouțe și nemaipomenit de palpitante. E uimitor că nu ne-am sufocat cu toată noutatea și toate minunile din viața noastră. Țin minte că, o dată, tata a adus acasă un aparat care, când îl băgai în priză, transforma cu un zgomot imens cuburile de gheață în fulgi de gheață, ceea ce ne-a încântat la culme. La drept vorbind, eram idioți, dar și al naibii de fericiți.

Am făcut o plimbare plăcută fără țință prin parc și am ieșit pe la așa-numita Bishop's Gate, unde am dat de o rețea de alei mărginite de copaci, ce duceau spre Englefield Green. Pajiștea întinsă care i-a dat numele e, de departe, cel mai bun lucru din sat. Are în jur de un hectar, un hectar și jumătate, după estimarea mea, și e mărginită pe toate laturile de case mari. La capătul ei sudic se află cârciuma Barley Mow, mai mică decât mi-o aminteam, dar tot frumoasă. Mi-a trecut prin minte, cu un fior, că trebuie să fi trecut aproape 40 de ani de când i-am călcat pragul ultima oară. Era prea devreme ca să fie deschisă, însă m-

am uitat înăuntru pe geamuri și m-am bucurat să văd că nu suferise nici o schimbare alarmantă. Dincolo de pajiște, vizibilă pe deasupra unui gard viu des, era o casă mare, pe care mi-a arătat-o o dată Ben, iubitul lui Buff, spunându-mi că era reședința lui Leslie Charteris, creatorul romanelor polițiste cu „Sfântul”. Asta m-a impresionat profund. În Iowa nu eram obișnuiți să vedem casele unor persoane faimoase, din cauză că-n Iowa nu locuiau celebrități.

Nu pot spune că eram un admirator al lui Leslie Charteris sau că știam măcar ceva despre el, dar mama cumpăra în fiecare lună revista *Saint* de la supermarket, cu 25 de cenți, și citea cu nesaț povestirile – o recomandare suficientă pentru mine. Omul ăsta nu era doar un autor celebru, ci o *revistă*. După aceea, ori de câte ori am trecut pe lângă casă, am pierdut vremea în fața ei, cu speranța de a-l zări pe discretul Charteris, dar n-am reușit niciodată. Mi-l imaginam ca pe un englez amabil, ca Simon Templar, personajul pe care l-a creat în povestirile lui. În realitate, după cum am aflat mai târziu, era pe jumătate chinez, născut Leslie Yin, în Singapore, în 1909. Așa că, chiar dacă l-aș fi văzut, probabil mi-aș fi spus că e, de pildă, specialistul chinez în plante medicinale al lui Charteris. Pe vremea aceea n-aveam de unde să știu, dar Charteris era un bigot retras. Deși era la apogeul faimei sale datorită unui serial TV cu Roger Moore, renunțase de multă vreme să-și mai scrie singur cărțile, lăsându-le în seama unor scriitori anonimi. (Obicei mai răspândit decât ați crede. Pe asta o scrie Andy McNab.)

Făcând abstracție de pajiște, satul Englefield Green n-a fost niciodată prea frumos, iar acum pare că nici nu mai încearcă să fie. Pe vremuri avea bănci, măcelării și magazine de legume,

însă au dispărut aproape toate, locul lor fiind luat de cafenele și mici restaurante și un număr nefiresc de mare de pubele pe roți în fața fiecărei case. Dumnezeu știe cu ce se îndeletnicesc locuitorii săi, dar e clar că rezultă multe deșeuri.

Dincolo de sat, la marginea autostrăzii aglomerate A30, pe culmea Egham Hill, se află campusul Colegiului Regal Holloway, un avanpost al Universității Londra. Colegiul a funcționat inițial într-o singură clădire vastă, un fel de Versailles englezesc așezat în vârf de deal, la marginea suburbiei londoneze, și a fost darul filantropic al unui producător de medicamente brevetate pe nume Thomas Holloway. Colegiul Holloway a fost una dintre cele mai impozante clădiri construite pe planetă în secolul al XIX-lea și încă mai impresionează la prima vedere. Fațada are 150 de metri lungime, iar perimetrul însumează 530 de metri. Cuprinde 858 de încăperi și două curți spațioase. Dar, dacă palatul Versailles a fost făcut pentru regi, Colegiul Holloway a fost un colegiu mai nobil, pentru femei, într-o epocă în care colegiile pentru femei erau o raritate. Nu știm de ce au hotărât Thomas Holloway și soția lui, Jane, să-și investească o mare parte din avere într-un colegiu pentru femei, așa cum nu știm nici de ce au finanțat construirea altei clădiri, Sanatoriul Holloway, destinată smintiților înstăriți, la patru kilometri distanță, în satul Virginia Water.

Amândouă au fost proiectate de un arhitect pe nume William Henry Crossland, care a creat aceste două clădiri colosale și apoi a căzut într-o inerție profesională ciudată. Deși a mai trăit încă 22 de ani, Crossland n-a mai proiectat absolut nimic. S-a întovărășit în schimb cu o actriță cu 18 ani mai tânără decât el, pe nume Eliza Ruth Hatt, cu care și-a întemeiat o a doua familie, rămânând totodată legat de prima, astfel că

locuia o parte din timp cu soția și fiica lui într-o casă, iar în restul timpului cu Hatt și cu copiii pe care i-a născut aceasta în altă casă. Eforturile impuse de situație l-au epuizat fizic și pecuniar, dar, într-un final, au epuizat și răbdarea soției și a amantei lui, căci a murit singur și sărac lipit pământului, într-o locuință de închiriat ieftină, la Londra, în 1908.

Ceea ce dovedește negreșit ceva.

Am mers agale spre Virginia Water, pe Bakeham Lane, care, în maniera capricioasă a drumurilor englezești, își schimbă pe la jumătate numele în Callow Hill. Drumul era mai aglomerat decât pe vremuri și avea considerabil mai multe gunoaie pe margini, dar în rest era tot înverzit și plăcut. E uimitor cât de multe asimilezi și, evident, reții pentru totdeauna pe un traseu pe care l-ai parcurs pe jos în mod curent, căci aveam impresia că-mi amintesc aproape tot – curbele aleilor de acces, unghiul acoperișurilor caselor, ciocănelele de pe ușile de la intrare. Era extraordinar că-mi aminteam atât de viu lucruri la care nu mă gândisem de zeci de ani, mai ales ținând cont de faptul că nu-mi amintesc ce am mâncat la micul dejun sau numele persoanelor cu care n-am petrecut cel puțin o oră în ultimele două săptămâni.

În cele din urmă am ajuns la Christchurch Road, drumul drept și impunător care duce în satul Virginia Water. Pe vremuri era cel mai fermecător drum din câte-mi puteam închipui, mărginit pe ambele laturi, cale de vreun kilometru și jumătate, de case întunecoase și dichisite în stilul mișcării artistice *arts and crafts*, fiecare dintre ele un talmeș-balmeș vesel de frontoane, verande și coșuri de fum înghesuite, fiecare așezată în propriul paradis de tufe dese și cascade de trandafiri

agățători. Cum am spus în *Însemnări de pe o insulă mică*, parcă ai fi pășit în paginile unui număr din 1937 al revistei *House Beautiful*. Aproape toate casele acelea au dispărut, cumpărate pe o avere doar ca să fie demolate și înlocuite cu locuințe mult mai mari, într-un stil care ar putea fi numit „gangsterul rus”.

Și centrul satului s-a schimbat mult. Aproape toate lucrurile de care-mi amintesc cu drag au dispărut. Tudor Rose, restaurantul cel mai adorabil de prost din lume, unde toate preparatele erau negre sau maro-închis, mai puțin mazărea, care era gri-deschis, s-a prăpădit de mult și mi-e dor de el – probabil că numai eu îl regret. Pescăriile, agențiile de voiaj și magazinele de legume au dispărut și ele. Unul dintre ele – nu-mi amintesc care – avea autorizație regală din partea reginei-mamă, lucru care m-a impresionat întotdeauna. Barclays, singura bancă din sat, tocmai se închisese definitiv. Un afiș de pe ușă ne invita să mergem la Chertsey pentru necesități bancare. Și mai tragică era dispariția librăriei deținute de scriitorul, actorul și regizorul de film Bryan Forbes. Era librăria perfectă. Am petrecut multe ceasuri în ea; am citit acolo cărți întregi. Din când în când îl vedeai pe Bryan Forbes în persoană, eveniment de fiecare dată tulburător pentru mine, un băiat din Iowa. Odată l-am văzut stând de vorbă cu Frank Muir și n-a lipsit mult să leșin de emoție.

Librăria a fost și scena celui mai de seamă moment din viața mea în care am dat dovadă de bărbăție. S-a întâmplat ca într-o zi să fiu acolo frunzărind cărți, când a intrat un pacient de la sanatoriu, pe care îl voi numi Arthur. Arthur era de vârstă mijlocie și avea o înfățișare neașteptat de distinsă. Ca mulți dintre pacienții sanatoriului, provenea dintr-un mediu privilegiat (spitalul fusese privat până la sfârșitul anilor 1940) și

se îmbrăca bine, în stilul moșierului care preferă tweedul. Nu l-ai fi luat nicidecum drept țăcănit. Avea însă o ciudățenie care-l ținea instituționalizat permanent. Nu suporta să i se adreseze străini. Dacă cineva îi zâmbea și-i spunea bună ziua, Arthur exploda, spumegând de furie, și revărsa o furtună de insulte surprinzător de originale. Toată suflarea satului știa treaba asta, așa că nimeni nu-l deranja când își făcea turul zilnic. Întâmplarea a făcut însă ca în acea zi librăria să fie în grija unei tinere drăguțe, proaspăt angajate, care n-avea habar de bizareriile lui Arthur și care l-a întrebat dacă poate să-l ajute să găsească o carte anume.

Arthur s-a întors spre ea, mai mult uimit decât mânios. Nu i se mai adresase cineva într-un loc public de ani buni.

— CUM ÎNDRĂZNEȘTI SĂ-MI VORBEȘTI, CURVĂ DE CĂȚEA?! a șuiert el, prinzând repede elan. NU TE APROPIA DE MINE, FIICĂ BUBOASĂ ȘI CRĂCĂNATĂ A LUI SATANA!

Arthur era elocvent de-a dreptul când îl stârnea cineva. Tânăra se holba la el cu o expresie pe care o mai văzusem pe un chip feminin doar în filmele de groază, în momentul dintre smucirea perdelei de duș și coborârea pumnalului.

M-am apropiat și am spus pe un ton aspru:

— Arthur, lasă cartea și pleacă în clipa asta!

Doar atât aveai de făcut cu Arthur – să-i vorbești ferm. Sfios, a pus cartea la loc pe raft și a ieșit din magazin fără să mai scoată o vorbă. Tânăra s-a uitat la mine cu o nedumerire simplă, sinceră și profundă.

— Mulțumesc! a șoptit.

I-am oferit un zâmbet cuceritor, dar reținut, cum văzusem la Gary Cooper în filme, și i-am spus:

— Mă bucur că am putut fi de folos.

Dacă aş fi purtat o pălărie de cowboy, i-aş fi atins borul. Uşa s-a deschis şi Arthur a băgat capul înăuntru.

— Primesc budincă diseară? a întrebat neliniştit.

— Încă n-am hotărât, am răspuns, reluându-mi tonul tăios. Să vedem cum te porţi.

Arthur a dat să plece iar, însă l-am chemat înapoi şi am adăugat:

— Şi, Arthur, să n-o mai superi pe domnişoara niciodată! Înţelegi?

A bâiguit jalnic că n-o s-o mai facă şi a plecat cu coada între picioare. I-am adresat fetei încă un zâmbet în stil Gary Cooper. Acum mă privea cu o expresie de adoraţie sinceră. E curios, dar viaţa îţi oferă uneori, pe neaşteptate, momente de felul ăsta, în care eşti în măsură să schimbi totul într-o clipită. Cine ştie unde ar fi dus această ciocnire în alte condiţii? Din păcate, fata avea cam un metru douăzeci înălţime şi era aproape sferică, aşa că m-am mulţumit să-i strâng mâna şi să-i urez o zi plăcută.

Virginia Water a fost dintotdeauna un avanpost al marilor averi, cu străzi private mărginite de case uriaşe înconjurând terenul exclusivist de golf Wentworth. La periferia satului există însă cartiere cu locuinţe mai modeste şi într-una din ele, un duplex antebelic din cărămidă, soţia mea şi cu mine am petrecut 12 ani fericiţi, când copiii noştri erau mici, iar eu eram tânăr ziarist la *The Times*. Zona în care locuiam se numea Trumps Green, iar acum, îndreptându-mă într-acolo, am descoperit cu mare mulţumire că nu s-a schimbat mult. Pe fosta noastră stradă se vedeau mult mai multe maşini decât înainte, dar în rest era aproape la fel. După colţ găseai diverse magazine care ne acopereau aproape toate nevoile cotidiene – o

măcelărie, un oficiu poștal cu chioșc de presă, un mic magazin de legume-fructe și cel mai uimitor de bine aprovizionat magazin de bricolaj din lume, peste care era stăpân un bărbat binevoitor, domnul Morley.

Iubeam magazinul domnului Morley. Nu te dezamăgea niciodată. Indiferent ce-ai fi avut pe lista de cumpărături – ulei de in, cuie de cinci centimetri pentru zidărie, găleată pentru cărbuni, o cutie mică de soluție Brasso pentru lustruit metalul –, găseai la domnul Morley. Sunt sigur că, dacă i-ai fi spus „Îmi trebuie 112 metri de sârmă ghimpată, o ancoră de vapor și un costum de dominatoare mărimea 36”, ți le-ar fi găsit după ce ar fi cotrobăit câteva minute printre recipiente pentru hrănit păsări și saci cu făină de oase.

Domnul Morley era mereu voios și optimist. Afacerea mergea întotdeauna „binișor, se poate și mai rău”. Domnul Morley îmi părea a fi ultimul bastion al unei lumi pe cale de dispariție. Așa că nu vă pot spune câtă plăcere mi-a făcut să văd firma pe care scria „Morley Hardware” la locul ei și vitrinele tot doldora de unelte și articole utile. Când civilizația se va prăbuși în cele din urmă, când morții se vor scula din morminte și vor umbla din nou, iar Marea Nordului va inunda țărmurile britanice, domnul Morley va fi tot acolo, vânzând naftalină, pliciuri de muște, plicuri cu semințe și roabe de tablă. Când Marea Britanie se va scufunda sub valuri, domnul Morley, cocoțat pe cea mai înaltă dintre multele lui scări de vânzare, va fi ultimul care va pieri.

Am împins ușa și am intrat, nerăbdător să-l văd. Domnul Morley își amintește de fiecare dată cine sunt. Presupun că și-i amintește pe toți vechii lui clienți. Spre surprinderea mea, la tejghea era un alt bărbat. Nu se întâmplase niciodată să nu-l

găsesc pe domnul Morley acolo. Jur că, dacă te-ai fi dus la magazin în miez de noapte, l-ai fi găsit pe domnul Morley stând la tejghea, pe întuneric, așteptând să se facă ora deschiderii.

— Domnul Morley e în concediu? am întrebat.

— Of, nu mai e, a spus omul pe un ton scăzut, grav.

— Nu mai e?

— Mă tem că a murit. Un infarct grav. Acum vreo patru ani.

Am rămas fără grai.

— Bietul om! am spus în cele din urmă, dar, în realitate, mă gândeam la mine – aveam cam aceeași vârstă cu domnul Morley. Ce păcat!

— Da.

— Cumplit! Bietul om!

— Da.

Nu-mi venea în minte să spun altceva. Mi-am dat seama că n-aveam nici cea mai vagă idee dacă domnul Morley avea familie, unde locuia, nu știam absolut nimic despre el. Dar, pe de altă parte, cum să aflu astfel de lucruri? „Bună ziua, domnule Morley! O pungă de naftalină, vă rog, și spuneți, sunteți implicat într-o relație fericită și stabilă, heterosexuală sau de alt tip?” Viața lui în afara magazinului mi-era cu totul necunoscută. Așa că am spus doar „Mulțumesc” și, melancolic, am plecat.

M-am întors agale în satul propriu-zis, până la hotarul fostului sanatoriu, acum un elegant complex de locuințe îngrădit, numit Virginia Park. Sanatoriul s-a închis în 1980, iar clădirea a fost transformată în apartamente. Terenul, care cuprindea pe vremuri grădini și un teren de crichet, era acum plin ochi cu locuințe pentru segmentul superior al clasei de

mijloc. În schimbul a 895.000 de lire, spune o broșură lucioasă, poți să cumperi „o casă splendidă în acest conac restaurat, de categoria I”. Hai să spunem lucrurilor pe nume. Nu e câtuși de puțin un conac restaurat. A fost o clădire plină de oameni glorios de sonați, unii provenind din cele mai de seamă familii britanice. Camera în care pui capul pe pernă în seara asta ar putea foarte bine să fie cea în colțul căreia lady Boynton obișnuia să facă pipi.

Dar ce refugiu minunat a fost la vremea lui! Oamenii n-au avut niciodată la dispoziție un loc mai minunat în care să fie rătăciți și confuzi. Dintre cele două creații mărețe ale lui William Henry Crossland pentru Thomas Holloway, sanatoriul e, după părerea mea, mult mai frumos. Și el are o fațadă imensă, dar e întreruptă de un mare turn central și de frontoane care-l fac mai interesant și mai puțin amenințător. Țin minte că într-o seară de iunie, când eram încă nou acolo, am privit proprietatea de la o fereastră a unuia dintre etajele superioare ale clădirii și m-am gândit că e cea mai frumoasă priveliște din câte am văzut vreodată. Un meci de crichet între angajații de la Holloway și cei de la un alt spital se apropia de un final solemn sub ochii mei. Pe pajiște cădeau umbre lungi, de sfârșit de zi. Grupa de grădinărie – o armată dezorganizată de pacienți cărora li se încredințaseră cu încredere seceri, hârlețe și foarfeci de grădinărit letale – mășăluia răzlețită dinspre grădina de legume. În acel moment, Marea Britanie chiar părea un loc perfect.

Mă tem că toate astea au dispărut de mult. Când sanatoriul s-a închis, pacienții au fost mutați într-o secție nouă a spitalului general de la Chertsey. La început li s-a dat voie să circule liber, cum făcuseră întotdeauna, dar acestei libertăți a trebuit să i se

pună capăt pentru că pacienții, lipsiți de tot ce le era familiar, nimereau în locuri în care n-ar fi trebuit să ajungă și-i deranjau pe oamenii din zonele de așteptare, cerându-le țigări ori făcându-i curve buboase sau adresându-le alte apelative nepotrivite într-un spital general eficient și modern. Așa că au trebuit să fie închiși și, într-un timp foarte scurt, cei mai mulți dintre ei s-au afundat într-o apatie permanentă, din care nu ieșeau niciodată și din care nimeni n-avea timp să-i scoată.

Dar, atât cât a durat, a fost minunat. Privind acum în urmă, chiar cred că Marea Britanie atinsese un fel de perfecțiune cam la vremea sosirii mele. E ciudat, pentru că țara era pe atunci într-o stare jalnică. Se poticnea din criză-n criză. Era numită „Bolnavul Europei”. Era mai săracă decât acum în toate privințele. Și totuși, găseai straturi de flori în sensurile giratorii, biblioteci și oficii poștale în toate satele, suficiente spitale mici de țară, locuințe sociale pentru toți cei care aveau nevoie de ele. Era o țară cu un grad atât de mare de confort și atât de luminată, încât spitalele aveau terenuri de crichet pentru angajații lor, iar pacienții psihiatrici trăiau în palate victoriene. Dacă ne puteam permite așa ceva atunci, de ce nu și acum? Trebuie să mi se explice cum se face că, cu cât Marea Britanie devine mai bogată, cu atât crede că e mai săracă.

Toți pacienții pe termen lung de la Holloway erau nebuni de-a binelea – în fond, de asta erau pacienți psihiatrici pe termen lung –, dar suficient de instituționalizați, în ansamblu, ca să poată merge zilnic în sat să-și cumpere dulciuri ori un ziar sau să bea un ceai la Tudor Rose. Oricărui străin trebuie să i se fi părut extraordinar: un sat plin de cetățeni normali care-și vedeau de treburile lor cotidiene, dar unde te întâlneai și cu numeroși oameni care se vedea clar că nu sunt în toate mințile,

care conversau însuflețit cu un interlocutor invizibil sau care stăteau în fundul brutăriei satului, cu nasul lipit de perete. Nu există o comunitate mai civilizată decât aceea în care angajații spitalului joacă crichet la sfârșitul unei zile de vară și bolnavii mintal pot să hoinărească liber fără să iște comentarii sau să deranjeze. Era minunat, poate perfect. Chiar era.

Asta era Marea Britanie în care am venit. Mi-aș dori să fie din nou așa.

Capitolul 7

În pădure

I

O dată sau de două ori pe an fac drumeții cu vechii mei prieteni Daniel Wiles și Andrew Orme, iar câteodată ni se alătură un alt prieten din California, John Flinn, ca anul acesta. Am făcut drumeție pe Offa's Dyke și pe Ridgeway, am hoinărit prin Peak District și Yorkshire Dales, am mers de-a lungul Tamisei de la izvoare până la mare (de fapt, până la Woolwich), am urcat pe coamele celor mai înalte dealuri din Dorset și am avut parte de multe alte provocări și aventuri. O dată, pe malul Tamisei, ne-a gonit de pe cărare o lebădă furioasă foc – și voi ați fi fugit, credeți-mă –, dar, altfel, aventurile noastre au stat în general sub semnul durității, al tăriei de caracter și al curajului în fața vacilor, cu mici doze de bombăneli când și când.

Anul ăsta, din varii motive, am putut să ne adunăm doar pentru trei zile, așa că ne-am întâlnit la un hotel din Lyndhurst, în inima regiunii New Forest, ceea ce m-a încântat nespus. Am locuit doi ani la marginea New Forest, în apropiere de Christchurch, cât am lucrat la Bornemouth, și am petrecut multe sâmbete fericite cutreierând acele locuri. E o zonă fermecătoare. Dacă sunteți din altă țară, poate e cazul să vă spun că New Forest nu e, de fapt, nouă și nici pădure întru

totul. Nu mai e nouă din vremea cuceririi normande și, deși e în mare parte împădurită, altă parte considerabilă constă în tapșane deschise și nu seamănă deloc cu o pădure obișnuită. „Pădure” însemna inițial orice zonă rezervată pentru vânătoare. Putea fi împădurită, dar nu obligatoriu. Aproape toate pădurile cândva întinse ale Marii Britanii – Sherwood Forest, Charnwood, Forest of Arden a lui Shakespeare – au dispărut cu totul ori s-au micșorat drastic. Doar New Forest își păstrează întru câtva întinderea de odinioară.

Pe aproape tot parcursul istoriei sale, New Forest a fost renumită pentru poneii sălbatici, care pasc oriunde au chef și cutreieră satele. Acum e celebră și pentru traficul de la Lyndhurst, capitala neoficială a pădurii. Locuitori din toată Marea Britanie vin aici ca să trăiască experiența renumitelor ambuteiaje de la Lyndhurst, adesea fără să și-o dorească. Poate că nici un alt oraș britanic n-a fost mai acaparat de automobile pe o perioadă mai lungă și cu încercări mai puțin creative de ameliorare. Într-o zi de vară tipică, circa 14.000 de vehicule trec printr-o intersecție congestionată de pe High Street din Lyndhurst, dirijate de un singur set de semafoare.

Din păcate, dintre toți oamenii din lume la care ar fi putut să apeleze pentru a rezolva problema, autoritățile au ales inginerii care construiesc autostrăzi. Din experiența mea, ultimii oameni care ar trebui să încerce să rezolve orice problemă, dar mai cu seamă pe cele legate de drumuri, sunt inginerii care construiesc autostrăzi. Ei funcționează plecând de la principiul că, deși nici o problemă de trafic nu poate fi rezolvată vreodată cu adevărat, ea poate fi întinsă pe o zonă mult mai mare. La Lyndhurst au introdus cu ani în urmă un sistem de senzori unice uimitor de sinuos, ce pare să fi fost menit să plimbe vehiculele prin cât mai

multe zone rezidențiale – altădată pașnice – într-o singură vizită. Sistemul are grijă ca oricine intră pe banda greșită, lucru aproape inevitabil pentru nou-veniți, să fie obligat să mai facă ocolul de două ori – o dată ca să descopere că, hopa, tot pe banda greșită e și a doua oară ca să intre pe cea corectă. Mi-a trecut prin minte că poate în Lyndhurst nu intră 14.000 de vehicule pe zi, ci doar vreo 2.000, care-i tot dau ocol.

Pe vremuri, cei care cunoșteau regiunea intrau pe drumuri secundare înainte să ajungă la Lyndhurst și ocoleau orașul cu totul, ajungând astfel la destinație mai repede și evitând să contribuie la congestionarea traficului. Asta am încercat să fac și eu acum. În locul numit Pikes Hill, am intrat pe un drum secundar către Emery Down, însă am descoperit neîntârziat că inginerii care construiesc autostrăzi, suflete viclene, îngustaseră drumurile secundare la o singură bandă pe sens, cu porțiuni pentru depășire ici și colo, ca să descurajeze orientarea turistică pe cont propriu, cu rezultatul că ambuteiajele erau la fel de grave ca în Lyndhurst. Nu glumesc când spun că așa funcționează netoții ăștia – încercând să complice situația peste tot ca pe porțiunea care a cauzat inițial problema. Mi-a luat o oră și un sfert ca să parcurg ultimii doi kilometri și jumătate până la hotelul meu de pe High Street.

Tovarășii mei de drumeție au întâmpinat neplăceri similare în alte locuri. Până am reușit să ne întâlnim, s-a făcut aproape ora unu și eram flămânzi, așa că prima noastră grijă a fost să găsim un local unde să luăm masa. La marginea orașului Lyndhurst se află un loc renumit pentru frumusețea sa, Swan Green, cu un grup de căsuțe cu acoperiș de stuf ce dau spre pajiște. E o imagine care a apărut pe multe cutii cu caramelle. Peste drum se află Swan Inn, spre care ne îndreptam noi acum,

bucuroși că eram împreună și abia așteptând să mâncăm ceva după drumul cu mașina. Am studiat cu mare atenție meniul, apoi ne-am prezentat la bar ca să dăm comanda.

— A, în momentul ăsta nu primim comenzi pentru mâncare, ne-a spus barmanul tânăr. Bucătăria e suprasolicitată, a adăugat ca explicație.

Am privit în jur. Nu era cine știe ce aglomerație.

— Cât durează? am întrebat noi.

A cântărit imaginea tihnită din fața lui.

— Greu de spus. Trei sferturi de oră, poate.

Situația era cu atât mai derutantă cu cât Swan Inn e una dintre cârciumile cu pretenții de restaurant, cu table pe care sunt scrise cu cretă ofertele speciale și meniuri și tacâmuri pe mese.

— Vreau să mă asigur că am înțeles bine, am spus eu. Într-o duminică după-amiază, în toiul sezonului turistic, un număr de persoane au venit să ia prânzul și asta v-a luat prin surprindere?

— Păi, n-avem oameni pentru că e duminică.

— Dar duminica nu e una din zilele voastre cele mai aglomerate?

A încuviințat din cap energic.

— Ba da.

— Și totuși, e ziua liberă a tuturor?

— Păi, vedeți, e duminică, a repetat de parcă n-aș fi priceput din prima.

Andrew mă luase deja de cot ca să mă scoată de acolo. Pesemne că o văzuse cândva pe soția mea procedând așa. Ne-am întors în Lyndhurst și am găsit o cafenea capabilă să ne servească prânzul fără să arunce bucătăria în haos, iar după

aceea, înviorați, am pornit într-o hoinăreală sănătoasă prin păduri întunecate și pe câmpuri însorite.

Ce bucurie e mersul pe jos! Toate grijile vieții, toți idioții fără speranță de îndreptare pe care Dumnezeu i-a presărat pe Autostrada Vieții lui Bill Bryson par dintr-odată îndepărtați și inofensivi, iar lumea devine liniștită, primitoare și bună. Iar mersul alături de niște prieteni buni însutește plăcerea. Lyndhurst era plin de oameni, mai cu seamă în jurul unui loc pitoresc de la marginea orașului, numit Bolton's Bench, unde există o tisă renumită și, mai ales, o parcare. Am citit odată că distanța cea mai mare pe care americanul obișnuit e dispus s-o parcurgă pe jos fără să se urce într-o mașină e de 180 de metri și mă tem că britanicii moderni au devenit cam la fel, atâta doar că pe drumul de întoarcere la mașină britanicul va arunca pe jos niște gunoaie și-și va face un tatuaj.

Dar, de îndată ce am intrat în zona împădurită și îngrădită de dincolo de Bolton's Bench, am avut pădurea aproape numai pentru noi – și ce răsfăț! Ziua era perfectă pentru o drumeție. Soarele strălucea, afară era cald. Am văzut mulți ponei sălbatici păscând. Florile de câmp umpleau poienile însorite și-și legăneau capetele la marginea potecii. Andrew, expertul nostru în istorie naturală, ne-a recitat denumirile lor – escara-doamnei, vărsat-de-vacă, gădilici-la-fund, strănuțici, crăpătura-moșului. N-aveam carnetul de însemnări la mine, așa că poate n-am reținut exact toate denumirile, dar în mare cam asta era.

Dați-mi voie să vi-i prezint pe tovarășii mei:

Daniel Wiles e producător de documentare TV pensionat. L-am cunoscut acum 20 de ani, când am realizat împreună o

ediție din *South Bank Show*, și de atunci suntem prieteni. Îi plac câte un pui de somn peste zi și înghețata după-amiaza.

Andrew Orme e un vechi prieten de-al lui Daniel – ba chiar foarte vechi prieten, căci s-au cunoscut la o școală cu internat, când erau doi băieți palizi, slabi și speriați. Discută mult despre acele vremuri. Andrew e, de departe, cel mai deștept dintre noi – a studiat la Oxford, după cum ne laudăm întotdeauna cu mândrie proprietărilor de pensiuni –, așa că-l lăsăm să țină harta și să ia toate deciziile importante.

John Flinn a fost multă vreme redactorul rubricii de călătorii a ziarului *San Francisco Chronicle*, dar acum s-a pensionat. Continuă să scrie multă literatură de călătorie și trece din când în când prin Anglia, alăturându-ni-se astfel cu regularitate. Iubește baseballul și are în comun cu mine o admirație constantă pentru modelul Cheryl Tiegs așa cum era ea acum 40 de ani și cum va fi mereu în amintirea noastră.

De regulă, nu ne întâlnim între drumețiile noastre bianuale, așa că avem de fiecare dată multe de împărtășit. Daniel și Andrew mergeau unul lângă celălalt, sporovăind despre detalii privind școala publică – flagelări și budinci făcute la aburi, presupun. Pot s-o țină așa ceasuri întregi la începutul unei revederi. John și cu mine am discutat despre baseball și politica americană. Pentru că e din California, John povestește întotdeauna întâmplări interesante cu oameni care fac lucruri ciudate. De data asta mi-a spus că, recent, nu departe de casa lui, un ins a fost electrocutat aproape fatal cu pistolul cu electroșoc de către o femeie, paznic în parc, pentru că nu avea câinele în lesă.

— A fost electrocutat cu pistolul cu electroșoc pentru că n-avea câinele în lesă? am întrebat.

Întâmplările din California cer întotdeauna puțin timp ca să fie asimilate.

— Nu tocmai intenționat. Femeia încerca să-l împiedice să plece și i-a aplicat un electroșoc și, cum el avea o problemă la inimă, era cât pe ce să moară.

— Autoritățile folosesc deseori pistolul cu electroșoc pe oameni în parcurile voastre publice?

— Există o campanie privind ținutul câinilor în lesă. Se iau măsuri aspre.

— Măsuri armate?

— Păi, de regulă nu se folosește pistolul cu electroșoc pe oameni, numai că femeia i-a cerut să aștepte până când îi verifică identitatea...

— Paznicii din parc îți pot cere să te legitimezi?

— Așa se pare. Dar, nu știu din ce motiv, a durat, iar omul s-a săturat să aștepte și i-a spus: „Uite ce e, ori mă amendați, ori îmi dați drumul!”. Dar ea a refuzat și una, și cealaltă, așa că în final, după alte câteva minute, el a zis: „Pierd timpul acum și am treburi de făcut și nu cred că aveți autoritatea necesară ca să mă rețineți, pentru că sunteți doar paznic în parc, așa că plec”. Și s-a ridicat să plece.

— Și ea a folosit pistolul cu electroșoc?

— Drept între omoplați, presupun.

Ne-am gândit la asta o vreme, apoi am vorbit despre Cheryl Tiegs.

Pentru că porniserăm târziu, n-am mers prea departe – în jur de cinci kilometri, până la Balmer Lawn, în apropiere de Brockenhurst. Era de o frumusețe vie în lumina soarelui de sfârșit de după-amiază. Am stat și l-am privit cu admirație preț

de un minut, apoi am făcut stânga-mprejur înapoi spre Lyndhurst. Era un început modest, dar bun.

La hotel am făcut un duș, apoi m-am așezat pe marginea patului și m-am uitat la televizor, așteptând să se facă ora potrivită pentru un păhărel și întrebându-mă câte zeci de mii de zile trecuseră de când BBC One transmisese o emisiune pe care să vrea s-o urmărească fie și un singur om neîndopat cu medicamente. Am schimbat canalele să văd ce emisiuni se mai difuzau și cea mai bună variantă a fost Michael Portillo călătorind cu trenul prin nordul Angliei, purtând cămașă roz și pantaloni galbeni și ținând în mână un ghid turistic învechit. Când și când, cobora din tren și petrecea aproximativ 40 de secunde cu un istoric local, care-i explica de ce nu mai există ceva ce exista pe vremuri acolo.

— Deci pe locul ăsta se afla cea mai mare fabrică de proteze din Lancashire? întreba Michael.

— Exact. În vremurile ei de glorie avea 14.000 de angajate.

— Extraordinar. Și acum e un supermarket Asda?

— Exact.

— Extraordinar. Poftim, ăsta-i progresul! Ei, acum plec la Oldham, să văd unde se procesa iarbă pentru câini. Pa-pa!

Și asta era emisiunea cea mai interesantă.

La cină am deschis subiectul.

— Mie îmi place Michael Portillo, a spus Daniel.

Însă Daniel place pe toată lumea. Ne-a spus că cei care lucrează în studiourile unor canale TV prin satelit sunt uneori mai mulți decât telespectatorii lor.

Am intervenit cu observația că lumea pare să se umple de imbecili. Ei mi-au explicat că e pur și simplu un betșug al

bătrâneții. Cu cât îmbătrânești, cu atât ți se pare că lumea le aparține altora. S-a vădit că Daniel suferea de năpasta asta mult mai grav decât mine. Avea o listă întreagă cu revendicări pentru a reface lumea așa cum era pe vremuri. Nu-mi amintesc exact care erau, dar sunt destul de sigur că între ele se numărau ieșirea din Uniunea Europeană, revenirea la etalonul-aur, reintroducerea pedepsei capitale și refacerea Imperiului Britanic, reluarea livrării laptelui la domiciliu și interzicerea imigrării.

— Eu sunt imigrant, am precizat.

A dat din cap sumbru.

— Tu poți să rămâi, a admis într-un final, dar trebuie să înțelegi că ești ținut sub supraveghere pe termen nelimitat.

L-am asigurat că nici nu mă gândisem vreo clipă că ar fi altfel.

Restul serii a fost umplut în principal cu prea multă băutură și cu descrierea betesugurilor fiecăruia, dar, cum betesugurile mele au legătură în principal cu pierderea memoriei, nu-mi amintesc detaliile.

II

Cu ani în urmă am fost vecin cu Ringo Starr și, vreme de vreo șase luni, n-am știut. Asta s-a întâmplat în perioada relativ scurtă din viața mea în care am locuit cu soția mea într-un șir de căsuțe muncitorești vechi în Sunningdale, Berkshire, iar când spun „vecin”, înțeleg prin asta că dincolo de gardul nostru din spate era proprietatea lui Ringo. Casa lui Ringo se afla la sute de metri depărtare, pe o pantă acoperită de iarbă, și

copacii o ascundeau privirilor din afară, dar chiar și așa, teoretic, era vecinul nostru. Am aflat că proprietatea îi aparținea lui Ringo de la vecinul nostru Dougie, care locuia lângă noi în sensul mai tradițional.

— Mă surprinde că nu l-ai văzut prin zonă, a spus Dougie. Merge des la Nag's Head. Băiat de treabă.

M-am dus acasă și i-am spus soției mele:

— Ghici cine locuiește în casa cea mare de pe deal.

— Ringo Starr, a zis ea.

— Știi?

— Sigur că da. Îl văd mai mereu prin zonă. Deunăzi am stat la rând în spatele lui la fierărie. Cumpăra un ciocan. Om de treabă. M-a salutat.

— Te-a salutat Ringo Starr? Te-a salutat un Beatle?

— Nu mai e un Beatle.

Am ignorat partea asta, firește.

— Ringo Starr de la Beatles a cumpărat un ciocan la magazinul nostru de fierărie și te-a salutat și tu nu te-ai gândit să-mi spui!

— Era un simplu ciocan, a spus.

Asta-i problema cu britanicii: toți pot povesti întâmplări asemănătoare. De fapt, toți pot povesti întâmplări mai grozave decât asta. N-am idee cum am ajuns la subiectul Beatles, dar a doua zi, în timp ce mergeam pe o cărare printr-o pădure deasă, le-am zis tovarășilor mei despre amănuntul cu Ringo Starr. Aceștia au dat din cap apreciativ. Daniel a așteptat un răstimp potrivit, din politețe, apoi a spus:

— Când eram la universitate, am petrecut o după-amiază cu John Lennon.

Mi-am dat seama pe loc că povestea lui avea s-o bată pe a mea cam cu o mie la sută.

— Serios? am întrebat. Cum așa?

— I-am luat un interviu. Cred că a ajuns să fie numit „interviul pierdut”.

Corecție: zece mii la sută.

— Tu i-ai luat „interviul pierdut” lui John Lennon?

— Da, așa se pare.

— Cum așa?

— Păi, era în 1967. Beatles tocmai scosese albumul *Sergeant Pepper*. Eram la Universitatea Keele. Un alt student, Maurice Hindle, și cu mine i-am scris lui Lennon, solicitându-i un interviu pentru revista studențească, fără să ne așteptăm o clipă la un răspuns, darămite la un interviu, iar el a zis: „Sigur, veniți la mine acasă, la Weybridge”. Așa că am mers cu trenul la Weybridge, iar el a venit și ne-a luat de la gară.

— John Lennon v-a luat de la gara din Weybridge?

— Cu un Mini. Nu ne venea să credem. Am petrecut după-amiaza acasă la el, la St. George's Hill. A fost foarte amabil, absolut firesc. Sigur, nu era cu mult mai în vârstă decât noi și cred că ducea puțin dorul unei conversații normale. Casa era vraiste. El și Cynthia se despărțiseră recent și toate vasele erau nespălate și chestii din astea. La un moment dat am vrut să bem un ceai, dar nu erau cești curate, așa că a trebuit să spălăm câteva și-mi aduc aminte că mi-am zis: „Mamă, spăl cești de ceai la chiuvetă cu John Lennon!”. Misiunea mea în cadrul interviului era înregistrarea audio, cât Maurice făcea fotografii. Când ne-am întors la Keele, Maurice a hotărât să dezvolpeze filmul, ca să scutească o cheltuială, și, nu știu cum, l-a stricat pe tot. Așa că n-a rămas absolut nimic dintr-una din cele mai

grozave zile din viața mea. La vremea respectivă m-am gândit că va trebui să-l omor pe Maurice.

I-am sugerat că-l înțelegem cu toții.

— Lennon n-a mai făcut niciodată așa ceva, a continuat Daniel. Interviuul a ajuns să fie cunoscut drept interviul pierdut, deși, la drept vorbind, nu s-a pierdut, pentru că eu am păstrat casetele. 40 de ani mai târziu le-am vândut la licitație, la Londra, cu 27.000 de lire sterline. Le-a cumpărat Hard Rock Cafe.

— Mamă! am exclamat toți.

Am decis că nu merită să încerc să-i impresionez cu întâmplarea mea cu Leslie Charteris.

— Dar întâmplarea ta cu Ringo Starr e foarte simpatică, mi-a spus cu generozitate Daniel.

John și-a amintit cum, odată, când avea 14 ani și trăia în Manhattan, a văzut-o pe Cheryl Tiegs ieșind dintr-un bloc și s-a ținut după ea cale de câteva cvartale, până când ea a dispărut în altă clădire. Cheryl Tiegs nu însemna nimic pentru Daniel și Andrew, care au început să discute între ei despre bătaii la fund cu bastonul și dușuri matinale reci ca gheața, dar eu eram numai urechi în ce-o privește pe Cheryl, desigur, și l-am pus pe John să repovestească de câteva ori cum a iuțit pasul în repetate rânduri și a depășit-o cu 20-30 de metri, apoi s-a întors degajat și a mers înapoi, ca s-o poată vedea din față. John a făcut treaba asta de vreo unsprezece ori pe parcursul a patru cvartale, dar e convins că ea n-a observat, dată fiind nonșalanța afișată de el cu mare grijă. Mi-a plăcut la nebunie întâmplarea.

Și așa a trecut o dimineață voioasă de plimbare prin pădure.

Destinația noastră pe ziua respectivă era Minstead, un sat așezat într-o poiană din partea de nord a pădurii. Andrew citise că e o drumeție plăcută – ceea ce a și fost, neîndoielnic, pe porțiuni lungi de pădure neatinsă – și că Minstead are o biserică fermecătoare. Ca bonus, în cimitir se găsea mormântul lui Arthur Conan Doyle, creatorul lui Sherlock Holmes.

Spiritualismul a fost cel care l-a adus pe Doyle în New Forest, acum vreo sută de ani. Spiritualismul devenise curios de popular la acea vreme. Printre adepții lui se numărau nu numai Arthur Conan Doyle, ci și viitorul prim-ministru Arthur Balfour, naturalistul Alfred Russel Wallace, filosoful William James și renumitul chimist sir William Crookes. În 1910 erau atât de mulți spiritualiști convinși în Marea Britanie, încât se gândeau serios să formeze un partid politic. Însă nimeni nu l-a întrecut pe Doyle la capitolul devotament. Acesta a scris vreo douăzeci de cărți despre spiritualism, a devenit președintele Adunării Internaționale a Spiritualiștilor și a deschis o librărie și un muzeu cu specific paranormal în apropiere de Westminster Abbey, la Londra. (Clădirea a fost distrusă de o bombă în al Doilea Război Mondial. Ai crede că Doyle ar fi trebuit să anticipeze așa ceva.)

Problema a fost că, chiar și după standardele laxе și îngăduitoare ale spiritualismului și paranormalului, convingerile lui Doyle au devenit tot mai aiuritoare. A ajuns să creadă că zânele și alte spirite ale pădurii sunt reale și a scris o carte, *The Coming of the Fairies*, în care insistă că ele există. Cu ajutorul ședințelor de spiritism, s-a împrietenit cu un mesopotamian de demult, pe nume Pheneas, care-i dădea îndrumări la capitolul stil de viață și care l-a prevenit cu privire la un cataclism ce avea să se producă. În cartea *Pheneas Speaks*,

Doyle a dezvăluit că în anul 1927 lumea va fi afectată de inundații și cutremure și că unul dintre continente se va scufunda în ocean. Când aceste evenimente nu s-au produs, Doyle a recunoscut că Pheneas greșise anul (folosea, evident, un calendar mesopotamian), dar a spus că ele vor avea loc fără îndoială cândva.

La sfatul lui Pheneas, Doyle a cumpărat o casă în apropiere de Minstead și și-a petrecut zilele acolo, stând liniștit în pădure cu un aparat de fotografiat și așteptând plin de speranță apariția zânelor (n-au apărut niciodată), iar seara ținea ședințe de spiritism în care dialoga cu cei mai distinși morți ai Marii Britanii. Charles Dickens și Joseph Conrad i-au cerut să încheie romanele pe care le lăsaseră neterminate când muriseră, iar recent răposatul Jerome K. Jerome, care-l disprețuise pe Doyle cât fusese în viață, i-a trimis un mesaj printr-un intermediar: „Spune-i lui Arthur că m-am înșelat”. Doyle a luat toate aceste întâmplări drept dovezi incontestabile ale credințelor sale. În mod remarcabil, în toată această perioadă, Doyle a continuat să-și scrie celebrele romane cu Sherlock Holmes, toate bazate pe o gândire rațională critică, și a rezistat ispitei, care trebuie să fi fost foarte mare, de a-l face pe faimosul detectiv să apeleze la spiritualism ca să-și elucideze cazurile.

În 1930, Doyle a murit (deși, de fapt, spiritualiștii nu mor, ci, se pare, doar încremenesc) și a fost înmormântat în grădina reședinței sale principale, la Crowborough, în Sussex. Soția lui a fost înmormântată lângă el când i-a venit vremea, iar în 1955 casa a fost vândută și noii proprietari n-au ținut deloc să aibă schelete în grădină, așa că Arthur și soția lui au fost dezgropați și reînținuți în cimitirul All Saints din Minstead – manevră nu lipsită de controverse, din moment ce spiritualiștii nu sunt cu

adevărat creștini, ca urmare a refuzului lor încăpățânat de a muri. Totuși, trebuie spus că soții Doyle se află în cimitirul din Minstead de peste jumătate de secol și n-au provocat nici un fel de agitație.

All Saints e o biserică frumoasă, cu un amvon meșteșugit cu mai multe niveluri și o încăpere conexă neobișnuită, numită „strana-salon”, practic o cameră de zi mică, cu mobilier și șemineu, de unde proprietarii castelului Malwood din vecinătate puteau să asiste la slujbă într-un confort ca acasă. Am examinat-o minuțios și apreciativ, apoi ne-am îndreptat spre cârciuma Trusty Servant din apropiere, ca să luăm prânzul. E veche, dar a fost modernizată într-un stil artificial, pe care-l socotesc ușor iritant, ca atunci când un hotel pune niște cărți într-un bar și-i spune Biblioteca. Prețurile erau uluitoare. Un sendviș cu pui, pesto și mozzarella costa 12,75 de lire. Rața conflată, cu *bok choy*, rubarbă murată și coacăze roșii costa 16,25 de lire. Eu aș plăti să mi se ia de pe farfurie unele din lucrurile astea. Dar localul era plin de oameni care le înfulecau veseli. Bombănind nemulțumit, m-am despărțit de 8,50 de lire pentru un sendviș țărănesc cu brânză.

După prânz am aruncat o privire la Rufus Stone, un monument aflat într-o poiană la vreo patru kilometri de Minstead, ce marchează locul în care regele Rufus – mai corect, regele William al II-lea, fiul lui William Cuceritorul – a avut o zi proastă în vara anului 1100. Rufus vâna cu niște prieteni când o săgeată trasă de un oarecare Walter Tyrrell i s-a înfipt zbârnâind în piept și l-a omorât mai mult sau mai puțin instantaneu. Rufus n-a fost o mare pierdere. Era scund și gras, cu păr blond, lins și rumen la față. (Rufus înseamnă rumen.) Era ireverențios, imoral și cu reputație de efeminat. Nu s-a

căsătorit niciodată și părea să nu aibă deloc chef să zămislească un moștenitor. Tyrrell a susținut că moartea regelui a fost un accident nefericit – că săgeata lui a ricoșat dintr-un copac –, însă aproape nimeni nu l-a crezut. Pentru mai multă siguranță, Tyrrell a fugit în Franța, pe un cal căruia i se puseseră potcoavele invers, se spune, ca să-i încurce pe eventualii urmăritori.

Rufus Stone e un obelisc negru simplu, înalt cam de un metru douăzeci, cu inscripții pe trei laturi. Nimeni nu știe dacă acela e cu adevărat locul în care a căzut Rufus sau dacă măcar e prin apropiere. Unele autorități în materie spun că a murit la Beaulieu, la vreo 20 de kilometri spre sud-est. Știu că a trecut mult de atunci, dar mi se pare interesant că un rege englez e comemorat atât de simplu.

În general, e mult mai distractiv să faci drumeții decât să citești despre ele, așa că nu vă voi pune răbdarea la încercare povestindu-vă în amănunt a treia noastră zi, ci voi spune doar că a fost teribil de plăcută și că ne-a purtat într-un alt loc ce are legătură cu literatura – proprietatea Cuffnells de odinioară. Acolo a locuit cândva Alice Liddell, pe care posteritatea și-o amintește mai bine drept Alice din *Aventurile lui Alice în Țara Minunilor*. Știam că în copilărie, la Oxford, Alice îi trezise pulsiuni nesănătoase lui Charles L. Dodgson, un matematician bâlbâit, și că el scrisese, ca s-o amuze, povestiri devenite *Alice în Țara Oglinzilor* și așa mai departe. Dar nu mă întrebam niciodată ce s-a ales de ea mai târziu. Ei bine, a devenit o frumusețe și a dus o viață destul de nefericită în New Forest.

Putea să fi fost altfel. În tinerețe, lui Alice i-a făcut curte Leopold, ducele de Albany, mezinul reginei Victoria. Tânăra

domnișoară Liddell era și frumoasă, și inteligentă; contribuția ei genetică n-ar fi făcut absolut nici un rău familiei regale. Însă regina a respins-o, pentru că era o fată de rând, așa că Leopold a trebuit să caute în altă parte material reproducător, iar Alice a ajuns împreună cu un necunoscut afabil pe nume Reginald Hargreaves.

Hargreaves moștenise Cuffnells, reședința și moșia superbă pe care crescuse, la aproape un kilometru de Lyndhurst. Cuffnells era una dintre cele mai distinse reședințe din zonă, cu 12 dormitoare, un salon și o sufragerie imense și o oranjerie lungă de 30 de metri. Acolo, Reginald și Alice au dus o viață liniștită, monotonă și tot mai strâmtorată. Se pare că Reginald, care nu era cine știe ce om de afaceri, a tot vândut bucăți de moșie ca să facă față cheltuielilor, până când n-a mai rămas mare lucru din ea. Au avut trei fii. Doi au murit în Primul Război Mondial, iar al treilea a dus o viață de risipă la Londra. În 1926, Reginald a murit și el subit, lăsând-o pe Alice singură și nefericită, într-o casă tot mai dărăpănată. Alice a devenit o sihastră irascibilă și rea cu servitorii. În 1934 a murit, la vârsta de 82 de ani. Cuffnells, gata să se năruie, a fost demolată la scurt timp după aceea. Azi, locul pe care se înălța cândva Cuffnells s-a contopit cu pădurea. N-ai ghici nici într-o mie de ani că pe vremuri s-a aflat acolo o reședință grandioasă.

Ne-am despărțit în dimineața următoare, însă aventura noastră prin pădure are și un post-scriptum. Hotelul la care am stat în Lyndhurst se numea Crown Manor House. Ni s-a părut tuturor satisfăcător – nu extraordinar de prietenos sau de fermecător sau de bine gestionat, dar mulțumitor –, însă, la scurt timp după vizita noastră, Andrew ne-a trimis fiecăruia pe

e-mail un articol interesant publicat de ziarul *Southern Daily Echo* din Southampton, privitor la abnegația hotelului față de igienă. Articolul spunea:

Un hotel din Hampshire a fost silit să plătească peste 20.000 de lire, ca amenzi și cheltuieli, după ce a pregătit mâncare în zone infestate cu șobolani. Hotelul Crown Manor House din Lyndhurst, care și-a închis de două ori bucătăria după ce inspectorii au găsit dovezi ale infestării, a recunoscut cinci abateri de la igiena alimentară în cadrul unei audieri la Tribunalul Magistraților din Southampton. Printre acestea se numărau două abateri privind producerea, procesarea și distribuirea de produse alimentare în zone în care exista „o infestare continuă cu șobolani”.

„Mi s-a părut mie că boabele alea de piper aveau un gust ciudat!”, am glumit eu vesel, dar am fost sincer uimit citind articolul, din două motive. În primul rând, am fost puțin supărat, după cum vă puteți aștepta, să aflu că am stat la un hotel în care domnea așa o mizerie ascunsă, dar am fost totodată și aproape în egală măsură surprins să descopăr că acum puteam să citesc astfel de informații într-un ziar. Am lucrat pentru ziarul omolog al *Southern Daily Echo* din Bornemouth timp de doi ani, în anii 1970, și în acea perioadă nu cred să fi publicat vreodată un articol despre un hotel sau un restaurant insalubru. Nu pentru că n-ar fi existat hoteluri și restaurante insalubre, sunt sigur, ci pentru că lucrurile de felul ăsta erau trecute sub tăcere.

Totul era secret în Marea Britanie pe atunci. Tot. Viața oamenilor era secretă. Își ascundeau casele în spatele gardurilor vii înalte și puneau perdele la ferestre, ca să nu vadă nimeni înăuntru. Aproape tot ce făcea guvernul era secret. Exista chiar și o lege, Legea secretului oficial, concepută în așa fel încât, practic, nimeni nu avea voie să știe nimic. Acum, când

mă gândesc, era de-a dreptul extraordinar. Printre chestiunile strict secrete în Marea Britanie în acele vremuri se numărau: concentrația aditivilor chimici în alimente, rata cazurilor de hipotermie la vârstnici, concentrația de monoxid de carbon din țigări, incidența cazurilor de leucemie în zonele învecinate centralelor nucleare, anumite statistici privind accidente rutiere, chiar și unele propuneri de lățire a șoselelor. De fapt, potrivit formulării din Secțiunea 2 a legii cu pricina, toate informațiile guvernamentale erau secrete până când guvernul declara că nu mai sunt.

Uneori, toată povestea asta devenea ușor ridicolă. În timpul Războiului Rece, Marea Britanie a avut un program de construire a rachetelor purtătoare de focoaie nucleare și, firește, trebuia să le testeze. Teoretic, era un program strict secret. Avea chiar și un nume de cod secret, șmecher: Black Knight. Problema e că Marea Britanie este mică și n-are deșerturi vaste în care să desfășoare teste secrete. De fapt, nu are nici o zonă realmente secretă. Din diferite motive, s-a stabilit că locul cel mai potrivit pentru a testa rachete era Needles, punct de reper celebru și obiectiv turistic îndrăgit de pe insula Wight. Needles este cât se poate de vizibil de pe insula britanică principală, așa că lansarea rachetelor a putut fi observată și auzită cale de kilometri. Un prieten mi-a spus că pe plajele din sudul comitatului Hampshire se adunau comunități întregi ca să privească fumul și flăcările. Deși lansările erau vizibile pentru mii de oameni, testele erau, oficial, secrete. Nici un ziar nu avea voie să publice reportaje despre ele. Nici un oficial nu avea voie să vorbească despre ele.

Un exemplu și mai bun e Turnul Poștei din Londra. Timp de peste 15 ani a fost cea mai înaltă clădire din Europa. Domina

profilul Londrei pe cer. Totuși, fiindcă era folosit pentru comunicații prin satelit, existența sa era, oficial, secretă. S-a interzis să fie trecut pe hărțile Planului Cadastral până în 1995.

Așadar, am fost încântat să descopăr că Agenția Britanică pentru Standarde în Alimentatie își face acum publice rapoartele tuturor inspecțiilor. Poți să cauți evaluarea oricărui restaurant și distribuitor de alimente din țară. Am descoperit că treaba asta te poate absorbi cu orele. Am controlat toate restaurantele la care am mâncat vreodată și am descoperit că două dintre preferatele mele nu sunt nici pe departe atât de pasionate de igienă pe cât mi-aș dori să fie, motiv pentru care nu mă mai vedeți trecându-le pragul. O caracteristică frapantă e că multe dintre rapoartele inspecțiilor nu sunt de mare actualitate. Multe au până la trei ani vechime. Asta din cauză că bugetele pentru inspecție ale autorităților locale din alimentație au fost tăiate. Evident, e mai important, în epoca asta stranie în care trăim, să economisești banii contribuabililor decât să fii vigilent ca restaurantele locale să nu-i otrăvească.

Citind despre acționarea în instanță a hotelului Crown Manor House, am fost suficient de motivat încât să fac ceva în premieră absolută: mi-am creat cont pe TripAdvisor, am introdus o parolă și am scris o recenzie. Nu era, de fapt, recenzie, ci un mesaj în care-i alertam pe clienți că hotelul fusese amendat pentru că avea șobolani în bucătărie și le dădeam cititorilor linkul articolului de ziar. Simțeam că, dacă m-aș gândi să-mi fac rezervare la un hotel amendat recent pentru că are șobolani în bucătărie, aș aprecia foarte mult dacă mi-ar atrage cineva atenția asupra acestui lucru. Peste câteva zile, TripAdvisor mi-a trimis un e-mail care spunea: „Am ales să nu publicăm recenzia dumneavoastră întrucât nu corespunde

standardelor noastre [...]. Acceptăm recenzii care descriu detaliat experiențe personale cu dotările sau serviciile unui local. Discuțiile cu caracter general, care nu prezintă detaliat o experiență reală, nu vor fi publicate. Nu acceptăm informații la mâna a doua sau indirecte (informații neverificate, zvonuri sau citate din alte surse ori din părerile/experiențele altora)”.

Ei poftim! Condamnările penale, evaluarea igienei de către o instituție a guvernului și alte informații la mâna a doua n-au ce să caute pe o pagină web de evaluare a hotelurilor și restaurantelor. La momentul la care scriu, TripAdvisor recomandă călduros hotelul Crown Manor House atât pentru calitate, cât și pentru curățenie și nu există nici un indiciu că lucrurile au stat altfel în trecutul recent.

Să facem o mică pauză și să dăm un exemplu. Gândiți-vă la o ocazie în care v-ați îmbătat zdravăn de tot și ați intrat într-un fast-food care prepară chebap, deschis până noaptea târziu, unde carnea era aproape vie, încât practic transpira. Și, chiar dacă atât spațiul, cât și angajații arătau de parcă nu mai știau de ani buni ce înseamnă spălatul, ați cumpărat totuși și ați devorat lacomi un chebap. Gândul vă întoarce stomacul pe dos chiar și acum. Ei bine, acel fast-food n-a fost niciodată amendat cu 16.000 de lire, plus 4.000 de lire cheltuieli, pentru mizeria dezgustătoare. Poate că în toată viața voastră n-ați cunoscut un local atât de sordid încât să obțină calificativul zero și să-i fie închisă bucătăria de două ori.

Dar, pe de altă parte, poate că ați citit doar recomandările de pe TripAdvisor în baza unor experiențe proprii.

Capitolul 8

La malul mării

Anglia e o țară complicată. Are cinci feluri de comitate, fiecare cu altă istorie, alt rol și alte hotare. În primul rând, sunt comitatele istorice – cele cu vechime foarte mare –, precum Surrey, Dorset și Hampshire. Majoritatea s-au păstrat, dar unele au fost îmbucătățite sau chiar anulate fără mare tam-tam și azi mai există doar ca rămășițe parțiale sau amintiri dragi. Huntingdonshire a fost absorbit de Cambridgeshire acum 40 de ani, însă oamenii mai spun și azi că locuiesc acolo. Middlesex nu mai e comitat din 1965, dar tot mai există un club de crichet al comitatului Middlesex și o Universitate Middlesex.

Apoi sunt comitatele administrative, care există în principal ca să asigure delimitări funcționale pentru consiliile comitatelor. Comitatele administrative tind să apară și să dispară ca baloanele de săpun. Humberside a fost creat în 1974 și desființat în 1996. Rutland, invers, a fost anulat în 1974 și resuscitat în 1996.

Al treilea tip de comitat îl constituie comitatele poștale, ale căror granițe pot fi, iarăși, altele. De exemplu, conturul comitatului Cheshire pe harta poștală se deosebește considerabil de cel de pe o hartă istorică, dar și de perimetrul lui administrativ.

După comitatele poștale vin comitatele ceremoniale, fiecare având un lord-locotenent (sau gogoman oficial) care conduce ceremoniile la vizitele familiei regale și în alte ocazii mărețe care presupun o persoană cu sabie și haină cu epoleți, dar, altfel, comitatele ceremoniale, la fel ca lorzii-locotenenți care le slujesc, n-au nici un rost cunoscut.

În sfârșit, mai este Cornwallul, care nu e nicidecum comitat, ci ducat – distincție la care locuitorii lui sunt foarte sensibili. (S-ar putea spune că e un ducat afectat.)

Și astea sunt doar comitatele engleze. Cele galeze și cele scoțiene prezintă propriile complicații. Deloc surprinzător, toată povestea generează ocazional confuzie. Când lucram în secția de știri din afaceri a ziarului *The Times*, purtam adesea la masa redactorilor conversații care începeau cu o întrebare de genul:

— Unde e Hull?

— În nord, răspundea cineva sigur pe sine.

— Nu, voiam să știu în ce comitat e.

— A! Nu știu.

— Cred că e în East Yorkshire, spunea altcineva.

— Nu cred că există un comitat East Yorkshire, zicea o altă persoană.

— Serios?

— Nu cred. Mă rog, poate... De fapt, nu sunt sigur.

— Nu contează, intervenea un altul, pentru că Hull nu e în East Yorkshire, chiar dacă East Yorkshire ar exista, numai că nu există. Hull e în Lincolnshire.

— Cred că e, de fapt, în Humberside. Sau poate Cleveland, adăuga o a cincea sau a șasea persoană.

— Cleveland e un oraș din Statele Unite, se băga altcineva.

— Acum există un Cleveland și la noi, în nord.

— Serios? De când?

— N-am idee. Nu sunt sigur dacă e comitat sau doar unitate administrativă.

Conversațiile astea puteau să continue ceasuri la rând și, de regulă, la finalul lor, cel care le deschisese hotăra că va scrie doar „Hull” și gata.

Singurele colțuri de țară despre care aveam cunoștințe erau orașul Bournemouth și vecinul său mai mic, Christchurch, pentru că lucrasem într-unul și locuisem în celălalt. Până în 1974, Bournemouth și Christchurch s-au aflat în Hampshire, dar în acel an granițele comitatelor engleze au fost trasate din nou, iar Bournemouth și Christchurch au fost săltate în Dorset. Ideea era să fie scoși niște locuitori din Hampshire, care era suprapopulat, și să fie băgați în Dorset, subpopulat. Însă vestea despre această schimbare nu ajunsese la toată lumea, astfel că se mai întâmpla chiar și în anii 1980 ca un articol din *The Times* să plaseze Bournemouth în Hampshire. Odată, când s-a întâmplat așa ceva, am mers la masa redactorilor din secția de știri interne și i-am arătat șefului lor că puseseră Bournemouth în Hampshire.

— Și vrei să zici că...? a întrebat el.

— Păi, Bournemouth nu e în Hampshire, am dezvoltat eu ideea.

— Cred că vei constata că e, a zis întorcându-se la treabă.

— Nu, e în Dorset. Am lucrat doi ani la ziarul din Bournemouth. Una din condițiile angajării a fost să știm unde ne aflăm.

Redactorii de la știri interne n-aveau prea mult respect față de cei de la știri din afaceri și trebuie să spun că nu prea îi

condamn. Semănam puțin cu echipa lui Vince Vaughn din *Păzea la minge!*

— Vom verifica, mi-a spus redactorul-șef.

— Nu-i nevoie să verificați. E așa cum spun.

— Iar eu am spus că vom verifica.

A trecut mult de-atunci și nu-mi amintesc exact replica mea, dar cred că a inclus pe undeva cuvântul „anus”.

— Țâfnos măgarul, a comentat redactorul-șef în timp ce mă îndepărtam.

— E american, a precizat grav unul dintre colegii lui.

A doua zi dimineață m-am uitat în ediția pentru tipar a ziarului și Bournemouth se afla tot în Hampshire. Indivizii din secția de știri interne erau în mare parte diletanți, excepție făcând unul sau doi care nu se ridicau la nivelul ăsta.

Oricum, Christchurch se află neîndoielnic în Dorset și, după 40 de minute de la plecarea din Lyndhurst, acolo mă aflam și eu.

Sunt foarte atașat de Christchurch. Când soția mea și cu mine eram proaspăt căsătoriți, iar eu aveam primul meu serviciu de adult, la *Evening Echo*, în Bournemouth, am locuit șase luni într-un apartament închiriat în cartierul mărginaș Purewell, deasupra unui local care servea pește și cartofi prăjiți, apoi am cumpărat o casuță în sătucul și mai mărginaș Burton. Era o casă simpatică, văruiată în alb, cu o grădină frumoasă și un fag roșu aparte pe peluza din față, un prim cămin perfect. L-am cumpărat de la doi soți binevoitori, cu părul alb, care locuiseră acolo câteva decenii și pe care-i preocupa cel mai mult să avem grijă de grădină, ceea ce am promis solemn să facem și am și făcut, cu dragoste, în cei doi ani cât am stat acolo.

Nu mai văzusem casa de mulți ani și mă întrebam dacă acum îmi va părea mică, așa cum se întâmplă adesea cu locurile pe care ni le amintim cu drag. De fapt, nici n-am recunoscut-o. Am trecut de două ori cu mașina în sus și-n jos pe fosta noastră stradă fără să-mi zăresc propria casă, iar la urmă am parcat și am coborât, ca s-o străbat pe jos și să cercetez mai bine. Singura proprietate cu un fag roșu pe care am găsit-o nu semăna deloc cu a noastră.

M-am oprit în fața ei și m-am uitat pe un bilețel, ca să mă conving că numărul e corect. Era corect, dar casa nu semăna câtuși de puțin cu aceea în care locuiserăm și pe care o îngrijiserăm atât de atent. Grădina din față dispăruse complet, îngropată sub asfalt. Singurele obiecte decorative de pe suprafața ei erau două pubele pe roți și un ghiveci de lut cu o plantă moartă. O mică verandă închisă cu pereți de sticlă, care servise drept miniseră, fusese desființată fără vreun motiv întemeiat vizibil. Și mai inexplicabil, un bovindou elegant, pe vremuri punctul de atracție al casei, dispăruse și el, fiind înlocuit cu un dreptunghi de geam termopan dublu, cu ramă de aluminiu.

Aproape toate celelalte case de pe stradă fuseseră agresate în mod similar de proprietari care voiau mai mult spațiu de parcare și mai puțină muncă de întreținere. Toate grădinile fermecătoare, toată frumusețea bine îngrijită din vremea mea dispăruseră. Chiar nu merită să te întorci ca să vezi lucrurile care ți-au adus cândva încântare, pentru că sunt slabe șanse să te mai încânte.

Am mers mai departe spre Christchurch, temându-mă de tot ce poate fi mai rău, dar, de fapt, arăta chiar bine. Majoritatea părților sale bune rămăseseră în picioare, iar unele dintre

părțile rele – îndeosebi o zonă semiindustrială dominată altădată de un rezervor de gaz mare, albastru-deschis – fuseseră înlăturate. Zona cu rezervorul de gaz era ocupată acum de apartamente elegante și cămine pentru pensionari cu denumiri nautice vesele, chiar dacă absolut imaginare, precum „Geamandurile” sau „Poiana cu vedere spre mare”, care presupun că sună mai romantic și mai comercial decât „Calea Rezervorului de gaz” sau „Dumnezeu știe ce-i îngropat sub noi, căsuțele”.

La prima vedere, Hight Street părea în mare măsură neschimbată. Clădirile ofereau un amestec haotic, dar plăcut de stiluri, dimensiuni și materiale de construcție, alcătuind totuși un întreg confortabil și coerent, cum par să fi fost, fără efort, orașelele britanice vreme de secole, iar acum rareori mai reușesc. Deși clădirile erau aceleași, firmele pe care le găzduiau erau cu totul altele. E remarcabil câte tipuri de magazine au dispărut de pe străzile principale britanice în doar câțiva ani: cele mai multe măcelării, magazine de legume, pescării, magazine de fierărie, ateliere de reparații, reprezentanțe ale furnizorilor de gaze naturale și de electricitate, majoritatea firmelor de construcții, agențiilor de voiaj și librăriilor independente, precum și foarte multe firme cândva renumite – Freeman, Hardy and Willis, Woolworth's, librăriile Dillons și Ottakar, Lunn Poly, Dolcis, Radio Rentals, magazinele Richard, magazinele de jucării Beatties, Netto, John Menzies, magazinele Army and Navy și Rumbelows, ca să menționez doar câteva. Nu cred că am intrat vreodată într-un magazin Rumbelows – nu sunt deloc sigur ce se vindea acolo –, însă acum îi duc întru câtva dorul. Când locuiam în Christchurch, la o intersecție importantă se afla o galerie de mobilă Court's, dar a dispărut de

mult. Nici acolo n-am intrat niciodată. Nu cred să fi intrat vreodată cineva. Bănuiesc că de asta nu mai există.

Lângă Court's se afla oficiul poștal, care a dispărut și el. Știu că trebuie să deplângem dispariția oficiilor poștale de pe strada principală și o fac din toată inima, câtă vreme nu trebuie să intru personal într-unul. N-a existat niciodată un mediu mai puțin plăcut, mai sovietic, în care să-ți petreci jumătate de oră decât coada dintr-un oficiu poștal britanic. Știați că, la vremea apogeului lor, puteai să efectuezi într-un oficiu poștal britanic 231 de tipuri de tranzacții – să-ți reînnoiești abonamentul TV, să ridici pensii și alocații pentru familie, să-ți plătești impozitul pe mașină, să retragi sau să depui bani într-un cont de economii, să cumperi obligațiuni cu premii prin tragere la sorti, să expediezi pachete? Nu trebuia decât să ai păr alb, să fii fudul de urechi și să poți petrece până la o oră vânând într-un portofel minuscul pentru mărunțiș o monedă de 20 de penny.

În ciuda tuturor schimbărilor în ce privește comerțul cu amănuntul, strada principală din Christchurch părea prosperă. Vechiul cinematograful Regent, pe vremea mea o sală de bingo ponosită, fusese renovat printr-un luminat demers comun al consiliului orășenesc și al unei instituții caritabile create ca să-l gestioneze. Acum oferea un program bogat, cu filme noi și vechi, producții teatrale, dezbateri și transmisiuni prin satelit din locuri precum Opera Regală și Compania Regală Shakespeare și multe altele. Am rămas impresionat. Restaurantele din Christchurch sunt în mod clar mai de calitate decât pe vremuri, barurile sunt mai curate, supermarketurile comercializează mai multe produse exotice. Christchurch era noua mea comunitate-model.

Am aruncat o privire în Christchurch Priory – cea mai mare biserică parohială din Anglia, cred, foarte frumoasă – și pe chei, apoi am ieșit din oraș, trecând pe lângă apartamentul în care am locuit cu soția mea (observând satisfăcut că micul local în care se serveau pește și cartofi prăjiți e tot acolo), și, pe o cărare puțin folosită ce ocolea portul mlăștinos, am mers în satul învecinat, Mudeford, cu panorame ample și feerice către apă, către impunătoarea biserică cenușie, spunându-mi că, atunci când Anglia e fermecătoare, nu există în lume un alt loc în care să vreau să fiu.

La Mudeford am luat prânzul într-o cafenea drăguță pe malul apei, apoi m-am întors la mașină și am parcurs cei aproximativ opt kilometri până la Bournemouth. Când am scris *Însemnări de pe o insulă mică*, am stat la hotelul Pavilion din Bournemouth. Era un loc plăcut, învechit și m-am gândit să-mi iau cameră tot acolo, dar s-a dovedit că fusese demolat în 2005. Mi-a trebuit ceva timp ca să realizez asta, întrucât, căutând pe Google termenii „hotel Pavilion, Bournemouth”, au rezultat 17 firme care se ocupă cu rezervări la hoteluri, toate promițându-mi cu onestitate să-mi procure o cameră la hotelul Pavilion la un preț foarte atractiv. Prima se referea la hotelul Pavilion din Avalon, California.

Ca de obicei, internetul mă descumpănește. Cum poate un lucru să fie atât de util și de stupid în același timp? Chiar crede cineva, undeva, în universul Google că-mi caut cameră la oricare hotel din lume numit Pavilion și că unul aflat în California îmi va conveni în aceeași măsură ca unul din Bournemouth? Știu că asemenea căutări sunt gestionate printr-un algoritm, dar cineva tot trebuie să-i stabilească parametrii.

Pe de altă parte, presupun că tocmai asta-i internetul, o simplă acumulare de informații digitale, fără creier și fără simțăminte – exact ca un IT-ist, de fapt.

În orice caz, 17 firme promiteau că, dacă intru pe pagina lor, îmi vor rezerva cameră la un hotel care, de fapt, nu mai există. O căutare pe TripAdvisor mi-a arătat că hotelul Pavilion din Bournemouth are un calificativ de 4,7 din 5. „Rezervați cameră la hotel Pavilion și economisiți la hotel Pavilion!”, striga într-o engleză sugrumată rezultatul căutării, așa că am dat clic pe linkul respectiv din curiozitate și bineînțeles că, atunci când ajungi pe pagina cu pricina pe TripAdvisor, nu găsești hotelul Pavilion, pentru că *hotelul Pavilion nu există*. Tocmai asta mă scoate din minți de-a dreptul la internet: faptul că segmentele sale comerciale funcționează pe premisa că nu e neapărat nevoie ca vreo parte din el să fie corectă, exactă sau de încredere. De când a devenit acceptabil așa ceva?

Din fericire, Bournemouth are multe alte hoteluri, iar soția mea îmi rezervase o cameră la unul de tip boutique – cred că se chema Ne-credem-un-pic-superiori –, pe East Cliff, unde mi-am lăsat bagajele, am admirat aranjamentul din crenguțe dintr-un bol aflat lângă ușă și m-am grăbit să ies iar, nerăbdător să văd orașul. Întâmplător, hotelul se afla aproape de stația de autobuz în care coboram în fiecare dimineață ca să merg la muncă, așa că am decis să refac traseul pe care mergeam atunci din stația de autobuz și până la serviciu, ca să văd ce-mi mai aminteam.

Adoram să merg la muncă pe vremea aceea. Eram tânăr, proaspăt căsătorit, la primul meu serviciu adevărat. Litoralul englezesc încă mai era ceva aparte. Bournemouth era regina stațiunilor de pe coasta de sud și mă simțeam norocos că-mi petrec fiecare zi într-o localitate pe care alții o vizitau ocazional

dacă economiseau suficient pentru asta. Luam în fiecare dimineață un autobuz galben etajat de la Christchurch, trecând prin Tuckton, Southbourne și Boscombe. Mă așezam întotdeauna la etaj, de obicei în față, și trăiam fiecare călătorie ca un țănc de șapte ani în excursie cu școala. Sărind din autobuz pe un deal de la malul mării, mergeam câteva sute de metri prin oraș, coborând un deal și urcând un altul, până la sediul grandios, în stil art deco al ziarului *Echo*, aflat pe Richmond Hill; eram unul dintre cele câteva sute de oameni care aveau misiunea importantă să pună orașul în mișcare în fiecare dimineață. Această responsabilitate îmi făcea plăcere.

Nu mi-a luat mult timp ca să descopăr o scurtătură printr-un cimitir cu mulți copaci, întins pe o coastă de deal în spatele bisericii St. Peter. Într-o dimineață, când m-am oprit ca să-mi leg un șiret, mi-am dat seama că aveam sub ochi mormântul lui Mary Shelley, creatoarea lui Frankenstein și văduva poetului Percy Bysshe Shelley. Habar n-aveam că era înhumată acolo, dar, de fapt, puțini oameni știu. Mary Shelley a călătorit la Bournemouth numai o dată, ca să-și viziteze fiul, care locuia în oraș, însă a declarat că voia să fie înmormântată acolo, împreună cu părinții ei, scriitorul William Godwin și distinsa feministă Mary Wollstonecraft Godwin – cerere oarecum stranie, căci cei doi erau morți de mult și n-aveau nici ei legătură cu orașul. Chiar și așa, fiul lui Mary i-a respectat dorința, le-a adus rămășițele de la Londra și le-a depus alături de cele ale mamei sale. Cineva a pus la grămadă și inima lui Percy Bysshe (singurul poet botezat după sunetul făcut de un chibrit aprins în contact cu apa), care se înecase în largul coastelor Italiei cu aproape 30 de ani înainte. Și pentru el era prima vizită la Bournemouth. Așadar, cel mai faimos (și, poate,

mai aglomerat) mormânt din Bournemouth conține ultimele rămășițe pământești a patru oameni care n-au avut nici o legătură cu orașul și dintre care trei nici nu l-au văzut vreodată.

Multă vreme mi s-a părut că ăsta era micul meu secret – am constatat că nici chiar locuitorii din Bournemouth nu știau de mormânt –, dar acum, trecând pe lângă el, am observat cu interes că pe lespede fuseseră depuse două buchete de flori, deci cuiva îi era dor de ea. Alți doi îndoliați, neavând flori, lăsaseră pungi de la chipsuri, săracuții de ei, iar altcineva depusese o cutie goală de bere Carlsberg pe mormântul unui ins pe nume Duckett, care, potrivit inscripției, plecase spre o viață mai bună în 1890.

Peste drum de cimitir se afla pe vremuri un complex International Stores, dar acum e un bar Wetherspoon's purtând, în mod interesant, numele Mary Shelley. Femeia asta chiar a fost redescoperită! După colț era înainte o cafenea Forte's, unde cafetiera făcea un zgomot ca de avion cu reacție la decolare (iar cafeaua avea gust de kerosen cu lapte) și unde mă opream în fiecare dimineață ca să beau o cafea și să citesc unu sau două ziare, într-un efort disperat de a studia viața în Anglia și chestiunile zilei. De acolo, brusc oarecum nervos, plecam la muncă.

Nu pot spune că slujba de redactor de la coada ierarhiei la *Bournemouth Evening Echo* era cea mai stresantă și mai dinamică din jurnalismul anilor 1970, dar pentru mine era suficient de stresantă. Nu știam însă nici pe departe câte ar fi trebuit să știu ca să lucrez fără probleme ca ziarist în Marea Britanie și trăiam cu teama constantă că angajatorii mei vor descoperi cât de mare îmi era ignoranța și că mă vor trimite înapoi în Iowa. Angajarea mea fusese un act de bunăvoință.

Aveam doar cunoștințe minime despre ortografia, punctuația, gramatica și expresiile britanice și nu cunoșteam aproape deloc subiecte vaste din istoria, politica și cultura britanică.

Țin minte că într-o zi trebuia să redactez un articol bazat pe o știre de la Press Association pe care nu reușeam să-l urmăresc deloc – de fapt, îl puteam urmări doar parțial, ceea ce-mi sporea confuzia. Articolul se referea în mod clar la scăderea resurselor de fructe de mare în largul coastei comitatului Cornwall sau cam așa ceva – îmi amintesc că se tot menționau scoicile și moluștele în general –, dar conținea numeroase referiri irelevante la o anumită gară bine-cunoscută din nord. Nu știam dacă e o greșeală sau dacă, pur și simplu, cei de la Press Association erau de o excentricitate aparte, pe care încă n-o înțelegeam. Nu știam ce să fac, așa că am tot citit și recitit articolul. Cale de două-trei paragrafe, textul avea logică, apoi urma brusc o trimitere misterioasă, aparent fără sens, la gara respectivă.

Cum stăteam așa, neputincios din cauza incertitudinii, un corector a trecut pe lângă mine și mi-a lăsat pe masă o foicică de hârtie și, dintr-odată, totul s-a luminat. Pe hârtie era o corectură: „În articolul despre pescuitul în Cornwall, în loc de «Crewe Station», a se citi «crustaceu»”.

Atunci mi-am spus: „N-o să ajung niciodată să cunosc pe deplin țara asta” – și am avut dreptate. N-am ajuns. Spre norocul meu, oamenii cu care lucram erau amabili, răbdători și aveau grijă de mine. Printr-o tristă coincidență, doi dintre ei, Jack Straight și Martin Blaney, au murit la interval de două săptămâni unul după altul, la începutul anului 2015, motiv pentru care îi menționez aici, într-o comemorare.

Acum căutam cafeneaua în care obișnuiam să-mi beau cafeaua matinală, dar n-am găsit-o nicăieri – n-am reușit să găsesc nici măcar galeria comercială deschisă în anii 1950 în care se afla. Atunci am urcat Richmond Hill și am cercetat sediul vechi și foarte puțin decolorat al ziarului *Echo*.

S-a renunțat la „Evening” din titlu cu câțiva ani în urmă, ca recunoaștere a faptului că nimeni nu mai vrea ziare de seară, dar nu se poate face nimic în privința faptului că aproape nimeni nu mai vrea ziare deloc. *Echo* avea în vremea mea un tiraj de circa 65.000 de exemplare, nu chiar mare nici pe atunci; acum a scăzut sub 20.000. Nu demult, tirajul a scăzut cu 21% în decurs de șase luni. Pe vremuri, *Echo* ocupa toată clădirea, dar acum cea mai mare parte a parterului e ocupată de un bar numit Ink Bar și de un restaurant numit Print Room, amândouă închise pentru renovare când am trecut pe acolo. Dar cel puțin *Echo* încă rezistă pe baricade. Din 2008 încoace, în Anglia s-au desființat 150 de ziare locale, între care unele altădată importante, ca *Surrey Herald* și *Reading Post*. Asta nu e bine. Fără ziare locale n-are cine să-ți spună când s-a dat undeva o amendă pentru că sunt șobolani la bucătărie.

Echo nu pare a fi singurul lucru din Bournemouth care nu mai e chiar ca pe vremuri. În tot centrul orașului domnea o liniște stranie pentru după-amiaza unei zile lucrătoare. Pe vremea mea, străzile din Bournemouth erau aglomerate aproape tot timpul – când închid ochii și-mi amintesc, sunt întotdeauna scăldate de soare, cu bărbați la costum și femei în rochii de vară –, însă acum erau aproape pustii, ca odinioară în zilele de duminică. Centrul orașului fusese interesant prin faptul că era alcătuit din două zone comerciale despărțite de Pleasure Gardens, un parc lung și fermecător, cu estradă pentru

orchestră, straturi cu flori și un pâraiaș. Era o intruziune agreabilă, o pauză verde de la cumpărături când mergeai, să zicem, de la magazinul universal Dingle's, aflat de o parte a parcului, la Habitat sau British Home Stores, de cealaltă. Însă acela era ritmul unei alte epoci. Acum oamenii vor să rezolve totul rapid și să nu aibă în cale o mulțime de copaci și spații verzi, așa că par să fi abandonat centrul orașului cu totul, de ambele părți ale parcului.

Cu niște ani în urmă, Old Christchurch Road, o stradă cu magazine ce făcea o curbă lină, a fost transformată în zonă pietonală și a primit bănci, ciubere cu flori și pavaj de cărămidă cochet, dar, cu timpul, acolo unde pavelele au fost scoase spre a se înlocui țevi sau pentru alte lucrări subterane, intruziunile au fost peticite rudimentar cu asfalt, rezultând răni lungi și dreptunghiuri urâte, negre. Asta e problema cu Marea Britanie a austerității. Reparațiile fie nu se fac deloc, fie sunt făcute de mântuială. Lucrurile se deteriorează treptat, până când, la un moment dat, localitatea nu mai este plăcută, urâtindu-se și devenind deprimantă. Bine ați venit la Bournemouth. Din păcate pentru foarte multe consilii locale, ele cred că pot reduce pe furiș cheltuielile, fără să atragă atenția și fără să-i pese nimănui. Din păcate pentru țară, consiliile locale chiar pot să facă asta.

Dar, pe de altă parte, poate că lucrurile nu stau chiar așa. Cifra turiștilor care vizitează Bournemouth a scăzut vertiginos în ultimii ani. Numărul vizitatorilor din țară a scăzut de la 5,6 milioane în anul 2000 la 3,3 milioane în 2011, iar cel al nopților petrecute de turiști aici în aceeași perioadă a scăzut la mai puțin de jumătate, de la 23 de milioane la 11,4 milioane. În vremea mea, Bournemouth se mândrea cu varietatea și

eleganța ofertei sale la capitolul divertisment. Avea teatre bune, magazine și restaurante cu stil, o orchestră de cameră renumită, însă multe dintre acestea au dispărut. Orchestra de cameră s-a desființat în 1999. Winter Gardens s-au dus în 2002. A urmat Pier Theatre, mai recent. Un uriaș cinematograful Imax s-a deschis pe faleză în 2002, dar s-a confruntat aproape imediat cu dificultăți financiare și s-a închis trei ani mai târziu. În 2013, consiliul orașenesc a plătit 7,5 milioane de lire pentru clădire, numai ca s-o demoleze. Acum, trecând pe acolo, am văzut doar o mare groapă în pământ.

Măcar i-a rămas marea. Bournemouth se mândrește cu 11 kilometri de plaje aurii, mărginite de faleze înalte și căsuțe de vacanță și crestate ici și colo de coame abrupte, împădurite. Între dealuri se înghesuie și azi niște cartiere foarte frumoase. M-am hotărât să parcurg pe promenada de la malul mării cei șase kilometri și jumătate până la Canford Cliffs, un cartier cu case vechi și bogăție considerabilă, situat pe culmea Branksome Chine, iar de acolo să mă întorc de-a lungul falezei.

Ziua era mai potrivită pentru plimbare decât pentru o baie în mare – răcoroasă și cu cerul acoperit. Totuși, pe plajă erau mulți oameni. Unii se prefăceau că se simt bine. Câțiva insistau să facă plajă, sfidând prezența unei păături groase de nori pe cer. Câțiva chiar înotau sau cel puțin săltau pe valuri. Cu ani în urmă, când abia o curtam pe soția mea, ea m-a dus într-o excursie de o zi pe litoral, la Brighton. A fost primul meu contact cu britanicii într-un mediu marin. Era o zi destul de caldă – țin minte că soarele chiar mai ieșea dintre nori – și-n mare se aflau mulți oameni. Țipau – de plăcere, am crezut eu, dar acum îmi dau seama că agonizau. Naiv, mi-am scos tricoul și am fugit în apă. Parcă aș fi intrat în azot lichid. A fost singura

dată din viața mea când m-am mișcat așa cum faci într-o secvență de film derulată înapoi. Am plonjat în apă, am dat îndărăt imediat și n-am mai intrat vreodată într-o mare englezească.

Din ziua aceea n-am mai presupus niciodată că ceva e distractiv doar pentru că englezii lasă impresia că le face plăcere și, în cele mai multe cazuri, nu mă înșel.

În cursul aceleiași zile, tânăra englezoaică fermecătoare, persoana căreia eram pe punctul de a-i încredința fericirea și binele meu pe vecie, m-a dus la o gheretă cu fructe de mare și mi-a cumpărat o porție mică de melci-de-mare. Dacă nu v-ați ospătat niciodată cu delicatesa asta, ați putea trăi aceeași experiență scoțând învelișul unei mingi de golf vechi și consumând ce rămâne. Melcul-de-mare e cel mai insipid și mai indestructibil lucru din toate câte au fost socotite vreodată mâncare. Cred că mai am și acum unul pe undeva, prin buzunarul vreunei haine.

În drum spre Canford Cliffs, la un moment dat, ieși din Bournemouth și intri în mica localitate învecinată, Poole. Pe vremuri, Canford Cliffs mi se părea o așezare perfectă, în afara numărului straniu de mic al cârciumilor. Avea, în schimb, străzi rezidențiale plăcute pe faleza împădurită ce străjuia marea, o mică bibliotecă încântătoare și un adevărat centru sătesc, iar acum, în timp ce urcam gâfâind ușor drumul abrupt ce ducea de la plajă la sat, am văzut încântat că era în linii mari neschimbat după treizeci și ceva de ani. M-a mirat mai degrabă, deși nu am fost foarte surprins, să constat că din centrul satului dispăruseră multe magazine – nu existau magazin de legume-fructe, măcelărie, librărie, magazin de unelte sau ceainărie

propriu-zisă, elementele pe care trebuie să le aibă orice sat dacă-și dorește bunăvoința și banii mei. Pe vremuri, când le avea, îmi imaginam ce plăcut ar fi să locuiești într-o casă mare, în Canford Cliffs, și să mergi agale la magazine în fiecare zi ca să-ți faci micile cumpărături, dar acum majoritatea spațiilor respective sunt ocupate de agenții imobiliare. Singurul lucru pe care poți să-l faci bine în Canford Cliffs azi e să cumperi case, dar, firește, e ultimul lucru pe care vrei să-l faci dacă locuiești deja acolo. Sau, de fapt, dacă vrei să bei un ceai.

Singurul loc pentru refacerea forțelor pe care l-am găsit era un local modest, numit Coffee Saloon, și, așa cum sugerează numele, era ca un saloon în care se vinde cafea. Era în regulă – ceaiul era bunicel, iar servirea, prietenoasă –, dar n-avea tocmai atmosfera la care mă așteptam. În timp ce-mi beam ceaiul, gândindu-mă că, și dacă aș fi avut toată bunăvoința din lume, nu trăiam cea mai distractivă experiență din ultima vreme, mi-a sunat telefonul.

Telefonul meu nu sună niciodată. N-aveam idee unde e. A trebuit să pipăi în toate buzunarele și să cotrobăi prin rucsac ca să-l găsesc într-un final, chiar la fundul rucsacului, sub doi-trei melci-de-mare învechiți, la al cincisprezecelea țârâit. Era soția mea. După voce, părea bucuroasă.

— Ai încă o nepoată, mi-a spus. Hai acasă!

Capitolul 9

Excursii de o zi

I

De pe coasta estică a Noar Hill, în Hampshire, priveliștea nu prea poate fi îmbunătățită. Livezile, câmpurile cultivate și pădurile întunecate se aștern frumos în peisaj. Ici și colo se ivesc printre copaci acoperișuri de case și turla de biserici. E fermecătoare, atemporală, calmă și vastă, cum sunt adesea priveliștile englezești. Pare să fie la mare distanță de orice, însă Londra nu e prea departe, dincolo de Surrey Hills. Urci în mașină și, într-o oră, poți fi în Piccadilly Circus sau în Trafalgar Square. Pentru mine, asta e un miracol – faptul că o metropolă atât de întinsă și de provocatoare ca Londra beneficiază de asemenea posibilități, în toate direcțiile.

Această măreție constituie în mare măsură Centura verde metropolitană, un perimetru circular conservat, unde se găsesc mai ales păduri și ferme, ce încercuiește Londra și alte câteva orașe englezești mici și mari, cu intenția categorică de a le opri extinderea. Ideea centurilor verzi a fost consfințită prin Legea din 1947 privind planurile urbanistice și, după părerea mea, e cea mai inteligentă, mai vizionară, mai îmbucurător și mai vădit încununată de succes politică de gestionare a resurselor naturale din câte a conceput vreodată o țară.

Iar acum mulți vor să o anuleze.

Revista *The Economist*, de exemplu, susține de ani buni că ar trebui să se renunțe la centurile verzi, un obstacol în calea dezvoltării. Conform unui editorial din *The Economist* scris de un redactor internat într-un azil pentru bolnavi de demență din comitatele din jurul Londrei: „Centurile verzi care blochează dezvoltarea în jurul marilor orașe trebuie să dispară sau, cel puțin, să fie mult diminuate. Ele prelungesc timpul de deplasare fără să crească fericirea oamenilor”.

Ei bine, ele îmi cresc foarte mult fericirea, gogoman înfumurat și ultraeducat ce ești! Poate că văd lucrurile altfel decât alții pentru că vin din Țara Lăbărțării Șocante. Mai merg din când în când cu soția mea cu mașina de la Aeroportul Internațional Denver la Vail, în zona din Colorado a Munților Stâncoși, ca să ne vizităm fiul, pe Sam. E un drum de două ore, iar prima oră o petrecem doar încercând să ieșim din Denver. Sunt încontinuu uluit de dimensiunile infrastructurii necesare susținerii stilului de viață american – malluri, centre de distribuție, depozite, benzinării, cinematografe multiplex cu catralioane de ecrane, săli de sport, clinici de albire a dinților, centre de afaceri, moteluri, depozite de propan, parcuri imense de remorci U-Haul, camioane FedEx sau autobuze de școală, reprezentanțe auto, un milion de feluri de unități de alimentație publică și kilometri nesfârșiți de case în suburbii ce se chinuie să zărească priveliștea munților din depărtare.

Dacă ieși din Londra și mergi 40-50 de kilometri, ai parte de Windsor Great Park sau Epping Forest sau Box Hill. Dacă ieși din Denver și mergi 40-50 de kilometri, ai parte tot de Denver. Presupun că și Marea Britanie are toată infrastructura asta, deși, sincer, nu știu unde se află cea mai mare parte a ei. Știu

însă că nu se află pe câmpurile și terenurile cultivate ce încercuiesc fiecare mare oraș. Dacă asta nu e splendoare, nu știu ce e.

Aritmetica zonelor rurale britanice e simplă și convingătoare. Marea Britanie are circa 60 de milioane de acri de pământ și circa 60 de milioane de locuitori – un acru de persoană. De fiecare dată când renunți la zece acri înverziți ca să construiești un hipermarket, zece persoane își pierd suprafața de teren. Construind în zonele rurale, obligi tot mai mulți oameni să împartă tot mai puțin spațiu. Încercarea de a limita acest tip de extindere nu înseamnă că te opui proiectelor civice, ci că ai bun-simț.

Dacă *The Economist* ar fi singura publicație care cere distrugerea centurilor verzi, mi-aș ține sub control deznădejdea, dar în ultima vreme și *The Guardian* a decis să treacă de partea dezmembrării acestora, cu o serie de articole care sugerează în principal că ideea de centură verde e un fel de conspirație elitistă ce împiedică ridicarea unor locuințe la un preț accesibil. Profesorul Paul Cheshire de la Școala de Studii Economice din Londra spune într-un articol din *The Guardian*: „Centura verde pare a fi, de fapt, o formă profund britanică de zonare discriminatorie, menită să țină plebea urbană în afara comitatelor din jurul Londrei”. Ei bine, am debitat și eu multe prostii la vremea mea, dar mă înclin în fața profesorului Cheshire.

Articolul în care era citat profesorul înțelept se intitula „Șase motive pentru a construi pe centura verde”, de Colin Wiles, consultant în urbanism. Cartea de față nu e o polemică, așa că nu voi enumera motivele pentru care vrea să distrugă centura verde, nici nu voi replica la fiecare (deși aș putea, credeți-mă),

dar, pe de altă parte, cel puțin două idei sunt atât de nesăbuit de eronate și atât de aproape de a fi general acceptate în mod nejustificat, încât nu le pot lăsa necomentate.

Prima și cea mai periculoasă acuzație adusă în mod curent centurii verzi este că, de fapt, nu e cine știe ce specială, că mare parte din teren e neîngrijit și degradat. Mă rog, decideți voi dacă așa stau lucrurile. Potrivit unui studiu efectuat de Campania pentru Protejarea Angliei Rurale, centurile verzi din Anglia includ 30.000 de kilometri de poteci și alte căi de acces public, 220.000 de hectare de pădure, 250.000 de hectare de terenuri arabile de cea mai bună calitate și 89.000 de hectare de zone de interes științific special. Mie unuia, astea-mi sună a lucruri ce merită să fie păstrate. Dacă vreo porțiune de centură verde este degradată, bineînțeles că soluția nu e să se construiască pe ea, ci ca proprietarul ei să fie convins s-o îmbunătățească ori s-o vândă cuiva care o va îmbunătăți. A le permite proprietarilor să câștige de pe urma terenurilor prost administrate e cea mai rapidă cale de a obține mult mai multe terenuri prost administrate.

Cealaltă critică obișnuită împotriva centurii verzi e că nu-și îndeplinește scopul, că nu face decât să oblige oamenii să se mute tot mai departe de marile orașe pentru a găsi locuințe la un preț convenabil. Wiles nu oferă absolut nici o dovadă în sprijinul acestei idei, în afara observației proprii că un număr mare de oameni locuiesc în afara Londrei. Ca să-l credem cât de cât, Wiles trebuie să explice de ce americanii, care n-au centuri verzi și nu le-au avut niciodată, se mută de peste o sută de ani tot mai departe de marile lor orașe. Nu prețurile locuințelor îi alungă; în suburbii găsești, de regulă, cele mai scumpe locuințe.

Ceea ce caută mereu oamenii la periferie e, de fapt, ceea ce Anglia are deja: zonă rurală.

Singura critică oarecum întemeiată împotriva centurii verzi e că împiedică scoaterea pe piață a unor suprafețe mari de teren. Da, așa-i. Tocmai asta e și ideea. Dar acele terenuri nu stau degeaba. Ele adăpostesc viețuitoare sălbatice, emană oxigen, captează dioxid de carbon și agenți poluanți, produc alimente, oferă cărări liniștite pentru ciclism și poteci de drumeție, dau peisajului un plus de frumusețe și tihnă. Suportă deja presiuni imense. În ultimii zece ani s-au construit 50.000 de case pe centuri verzi. Numai comitatul Sussex a pierdut în aceeași perioadă 13 păduri seculare în favoarea antreprenorilor imobiliari, potrivit Woodland Trust. Fenomenul ar trebui să ne consterneze, nu să ne îndemne să vociferăm pentru perpetuarea lui.

Sud-estul Angliei e deja la fel de dens populat ca Olanda, însă, datorită efectului de tampon al centurilor verzi, mari suprafețe din el rămân înverzite, atractive și parcă atemporale – Anglia pe care o apreciem și o iubim majoritatea dintre noi. Nu e câtuși de puțin nevoie să renunțăm la asta. Cele mai conservatoare estimări arată că Anglia are suficient teren pe care au existat construcții – numit „teren industrial abandonat” – pentru un milion de locuințe, la o densitate medie. Articolul lui Colin Wiles nici măcar nu amintește posibilitatea de a construi pe terenuri industriale abandonate. De ce?

Oamenii sunt pur și simplu induși în eroare. În aceeași perioadă în care a publicat articolul lui Wiles, *The Guardian* a mai publicat unul, „De ce Surrey are mai mult teren pentru terenuri de golf decât pentru case”. Articolul avea la bază un studiu al lui Paul Cheshire, profesorul citat mai sus, conform

căruia, în Surrey, casele ocupă circa 2,5% din comitat, mai puțin decât terenurile de golf. Ideea era să se demonstreze cât de periculos de inechitabilă a devenit utilizarea terenurilor în Marea Britanie. Însă *More or Less*, binecuvântata și inegalabila emisiune de verificare a informațiilor de la Radio 4, a examinat cifrele și a constatat că profesorul Cheshire fusese cam selectiv în calculele sale. Pusese la socoteală doar amprenta la sol a caselor în sine, nu și suprafața grădinilor lor sau a altor terenuri aferente. Așa că, dacă toate casele din Surrey ar fi strânse laolaltă fără pic de loc între ele, atunci, într-adevăr, ar ocupa mai puțin decât terenurile de golf, însă nu asta insinua raportul și, categoric, nu era nici interpretarea pe care i-a dat-o *The Guardian* sau oricare altă publicație. Când adăugăm suprafețele grădinilor, reiese că gospodăriile din Surrey ocupă 14% din suprafața comitatului, de circa trei ori mai mult decât media în toată Anglia. Pe scurt, nu există nici o neregulă în ce privește volumul spațiilor de locuit din Surrey și nimic nu vine în sprijinul ideii că terenurile sunt prost folosite făcându-se risipă de spațiu. Însă interpretări cu totul incorecte ale afirmației profesorului Cheshire apar acum pretutindeni pe internet. Iar asta e cel puțin regretabil.

Dar gata cu perorațiile mele. Să facem o plimbare și să ne bucurăm puțin de aceste zone rurale fermecătoare cât mai putem. Datorită nașterii noii mele nepoate (Rosie, superbă, mulțumesc), aveam instrucțiuni să rămân aproape de casă timp de două-trei zile, în caz că-i trecea cuiva prin minte cum aș fi putut deveni util, așa că am decis să fac o ieșire sau două în pădurea din apropiere, începând cu o plimbare literară până la reședințele celor mai celebri scriitori din partea locului, Gilbert

White și Jane Austen. Așa se face că mă aflu pe Noar Hill, savurând priveliștea și mulțumindu-i lui Dumnezeu că plebea n-avea voie s-o vadă.

Cam la un kilometru și jumătate de Noar Hill se află Selborne, un sat frumosel, cu două cârciumi și un magazin sătesc util, cu oficiu poștal. La mijlocul străzii principale se află casa lui Gilbert White, cel mai vestit fiu al localității Selborne. Despre Gilbert White majoritatea oamenilor par să știe ori multe, ori absolut nimic, deși bănuiesc că mulți dintre cei care consideră că aparțin primei categorii ar fi mai la locul potrivit în cea de-a doua. White a fost un pastor de țară născut la Selborne în 1720, care a murit tot acolo 73 de ani mai târziu și între timp n-a făcut mare lucru, doar a plantat legume și a urmărit succesiunea anotimpurilor. A trăit liniștit, nu s-a căsătorit niciodată și era atât de naiv, încât credea că dealurile Sussex Downs sunt „un lanț de munți măreț”. A scris aproape toată viața însemnări și scrisori, pe care s-a bazat cartea sa ce poate fi savurată și azi, *The Natural History and Antiquities of Selborne*, pe care Richard Mabey a declarat-o „una dintre cele mai reușite ode aduse naturii în limba engleză”.

Scrierea cărții a durat aproape o viață. A fost publicată în 1788, când White avea 68 de ani și-l mai despărțeau doar cinci de sfârșitul șederii sale pe pământ. Are forma unor scrisori către alți naturaliști, adesea cu caracter discursiv, prezentate într-o ordine aleatorie, dar este uimitor de populară. Samuel Taylor Coleridge, John Constable și Virginia Woolf s-au numărat printre marii ei admiratori. Charles Darwin a spus că l-a inspirat să devină naturalist. În 220 de ani, tirajele cărții s-au succedat fără întrerupere. Potrivit unui calcul, este a patra pe lista celor mai publicate cărți în limba engleză.

Casa lui White, numită The Wakes, e acum muzeu, unul întru câtva bizar, deoarece e dedicat și exploratorilor Frank și Lawrence Oates, care n-au avut nici o legătură cu Gilbert White, cu Selborne sau chiar cu comitatul Hampshire. Prezența lor acolo se datorează pur și simplu faptului că în 1955 un membru bogat al clanului Oates, Robert Washington Oates, a oferit banii necesari achiziționării casei, cu condiția ca o parte din ea să fie folosită pentru a-i celebra pe vărul său Lawrence și pe unchiul său Frank.

A rezultat o combinație neverosimilă, dar de-a dreptul splendidă. Cea mai mare parte a casei îi este dedicată lui Gilbert White. Într-una din camerele din față, la parter, se află un manechin în mărime naturală, cu un aer uimitor de viu, înfățișându-l pe White. Spre surprinderea mea, am constatat că era un bărbat mititel – doar 1,5 metri înălțime și nu mai mult de 45 de kilograme, aș spune – și părea deschis și prietenos, dacă m-aș lua după manechin.

Alături, într-o vitrină, se afla manuscrisul original al cărții *Natural History*, împreună cu exemplare legate din aproape toate edițiile tipărite vreodată (și au fost sute). Exemplarul lui White era legat, conform notiței de prezentare, în pielea iubitului său cocker spaniel. Bănuiesc că animalul a murit într-un moment potrivit și n-a fost sacrificat anume pentru asta, însă notița nu preciza nimic în acest sens.

White a trăit aproape toată viața lui în această casă și încăperile sunt păstrate în general așa cum erau atunci. Vizitatorul poate, de pildă, să intre în camera de lucru confortabilă a lui Gilbert și să vadă pene de scris, foi de pergament și niște ochelari lăsați pe birou, ca și cum White ar fi ieșit de acolo cu câteva clipe înainte. Partea din spate a casei

devine brusc teritoriu Oates, ceea ce am crezut că va fi ușor ridicol, dar s-a dovedit, de fapt, chiar interesant. Dintre cei doi Oates comemorați, Frank a fost neîndoiește cel mai puțin important. A trăit doar din 1840 până în 1875 și a petrecut o mare parte a scurtei sale vieți luptându-se cu bolile. A făcut explorări în Africa și în cele două Americi, într-o încercare stranie și finalmente neinspirată de a se întări fizic cu ajutorul aerului curat și al aventurii, însă n-a reușit decât să se îmbolnăvească de friguri și să moară undeva pe cursul superior al fluviului Zambezi.

Mult mai memorabil a fost căpitanul Lawrence Oates, deși a avut o viață și mai scurtă. El s-a numărat printre membrii expediției ghinioniste a lui Robert Falcon Scott în Antarctica, care în 1910 a ajuns cu greu la Polul Sud, ca să găsească acolo steaguri norvegiene înfipse cu puțin timp înainte de un grup condus de Roald Amundsen. Profund dezamăgiți și deja slăbiți, Scott și cei patru oameni ai lui au făcut cale înapoi, numai că vremea s-a înrăutățit teribil, încât abia mai puteau înainta. Mâncarea li s-a împuținat drastic și au suferit cumplit. Descrierile degerăturilor lor sunt realmente înspăimântătoare. Oates a ajuns într-o stare deosebit de proastă și s-a sacrificat, astfel încât ceilalți să aibă o șansă de supraviețuire, ceea ce l-a făcut celebru. Îndreptându-se spre ieșirea din cort, a spus: „Ies afară și e posibil să stau ceva timp”. Scott a scris în jurnalul său că acesta a fost un „comportament de gentleman englez”. N-am nici o îndoială că Oates era îmbrăcat în smocking. Se menționează mai rar că în acea zi împlinea 32 de ani. Trupul nu i-a fost găsit niciodată. Scott și ceilalți au pierit la scurt timp după aceea, într-un viscol cu vizibilitate zero, la mică distanță de un punct de aprovizionare cu parașuta. Mai târziu s-a aflat

că Oates nu-l putea suferi pe Scott și-l învinuia pentru pregătirile improprii.

Însă persoana care a ajuns să mă fascineze cel mai mult n-a fost Gilbert White, nici unul dintre cei doi Oates, ci un bărbat pe nume Herbert George Ponting, cameramanul oficial al expediției Scott. Deși era un fotograf deosebit de priceput, Ponting nu știa nimic despre cinematografie – în 1910 nu știa mai nimeni –, dar a învățat de unul singur și astfel a obținut imagini inegalabile cu Scott și echipa lui antrenându-se pentru expediția lor epocală în tabăra-bază din Antarctica.

Ponting a petrecut ani la rând rafinând imaginile și transformându-le într-un film intitulat *Ninety Degrees South*. Un fragment de zece minute e difuzat în buclă pe un televizor dintr-o cameră de la etaj. M-am așezat dintr-o vagă curiozitate și m-am trezit absorbit pe loc. Dintr-odată, oamenii despre care citisem pe exponatele învecinate erau însuflețiți și reali. Făceau cu mâna, zâmbeau și se mișcau, deși spasmodic, pregătindu-se voioși, fără să știe că în scurt timp vor fi morți. Ponting a lucrat la montajul filmului atât de mult timp, încât, atunci când a fost pregătit să-l arate lumii, lumea își cam pierduse interesul, astfel că filmul a fost un eșec comercial. Secătuit fizic și financiar, Ponting a murit mai mult sau mai puțin sărac lipit. Muzeul Gilbert White pare a fi singurul loc din lume în care e comemorat.

Am plecat din Selborne pe Gracious Street, care nu are doar un nume frumos, ci și un șir de căsuțe frumoase, multe purtând o căciulă drăguță de stuf. Apoi am urcat un drum lung pe o pantă abruptă și, de acolo, printre terenuri agricole cu o altă panoramă largă. Aici însă priveliștea era dominată de un șir de

stâlpi de înaltă tensiune ca niște deținuți legați unul de altul cu lanțuri, mărșăluind trist în prim-plan. Am și acum un articol vechi, decupat din *The Economist* – știu că mai adineauri am criticat de zor *The Economist*, dar acum e altceva –, din vremea când doamna Thatcher privatiza rețelele de distribuție a electricității, care observa că, dacă s-ar cere companiilor furnizoare de electricitate să aloce îngropării cablurilor doar 0,5% din cifra lor de afaceri, ar rezulta fonduri suficiente pentru îngroparea a 1.600 de kilometri de cablu pe an. Dacă guvernul ar fi procedat astfel, toate cablurile ar fi fost acum subterane.

Dar deja am criticat suficient pentru un capitol agresiunile la adresa peisajelor naturale, așa că haideți să întoarcem privirea în altă parte și să coborâm în grabă panta spre agreabilul sat Farringdon. Nu e cine știe ce de capul Farringdonului, dar am văzut mai mult din el decât mă așteptam pentru că m-am rătăcit și am ajuns să explorez niște străzi. Spre bucuria mea, am dat peste o clădire extraordinară, care știu acum că se numește Massey's Folly. Mare, ornamentată, făcută din cărămidă, e o construcție cu mult farmec și fără vreun rol vizibil. Din anumite unghiuri pare o locuință măreață, dar din altele pare mai degrabă industrială, ca o moară sau o stație de pompare veche.

Am trecut pe lângă două doamne ieșite la plimbare cu câinii și le-am întrebat de clădire. Nu știau mare lucru, așa că m-am documentat ulterior și am aflat că a fost construită de un cleric local bogat și excentric, Thomas Hackett Massey, care a locuit în Farringdon timp de 62 de ani, între 1857 și 1919. Se pare că Massey a gândit clădirea ca pe un fel de primărie și grădiniță, dar a continuat s-o tot extindă treptat, aleator. Massey mai avea

o trăsătură notabilă – destul de neașteptată la un cleric: era retras. A ridicat un paravan în biserica satului ca enoriașii să-i poată auzi predicile, însă fără să-l vadă. În februarie 2014, Massey's Folly a fost scoasă la vânzare. Încă nu-și găsisse cumpărător când cartea de față a intrat în tipar.

Deși doamnele nu știau mare lucru despre clădirea excentrică a satului, știau drumul spre Chawton și m-au însoțit până la marginea satului ca să-mi arate o cărare ce trecea printr-un cartier rezidențial și intra apoi într-o pădure. Făcându-ne voios din mână, ne-am despărțit și eu am mers mai departe.

La scurt timp după aceea am traversat o autostradă îngustă, dar grozav de aglomerată, îndreptându-mă spre o cale ferată veche, scoasă din uz. Era ruta fostei căi ferate Meon Valley, care făcea legătura între târgul Alton, din nordul comitatului Hampshire, și Gosport, în sud. Cum nu prea mulți oameni voiau să călătorească între Alton și Gosport, calea ferată n-a avut succes și a fost închisă pentru transportul de pasageri în 1955, la doar ceva mai mult de jumătate de secol după ce fusese construită. Șinele treceau pe sub niște poduri fermecătoare de cărămidă, acum năpădite de vegetație în asemenea măsură, încât făceau parte realmente din peisajul natural. Erau decorate cu șiruri de cărămizi în tonuri contrastante – o notă de farmec care n-ar fi fost vizibilă decât pentru mecanicii de locomotivă și muncitorii feroviari. E uimitor câtă osteneală își dădeau inginerii victorienii ca să înfrumusețeze construcțiile.

Datorită obscurității sale, calea ferată Meon Valley a avut totuși un moment de glorie aparte. Cu patru zile înaintea Zilei Z, principalii lideri ai Aliatilor – Winston Churchill, Dwight D. Eisenhower, Jan Smuts din Africa de Sud și William Lyon

Mackenzie King din Canada – s-au întâlnit în trenul regal puțin mai la sud de locul în care mă aflu eu acum, ca să discute ultimele detalii ale invaziei. Linia Meon a fost aleasă fiindcă era obscură și, astfel, sigură, lucru care-mi plăcea. Poate ar trebui ca regiunea să adopte următorul moto: „Bun venit în Hampshire-ul de est! Suntem obscuri și siguri”.

Uitându-mă pe hartă, am descoperit că în această drumeție mă alegeam cu mult mai multă istorie decât mă așteptasem, căci acum mă aflu pe așa-numita St Swithun's Way, care face parte din Pilgrim's Way, ce merge de la Winchester la Canterbury peste North Downs, iar acest drum, la rândul lui, face parte din cel mult mai vechi care duce la Stonehenge și Avebury. Timp de cel puțin o mie de ani, drumul pe care mergeam acum a fost autostrada M4 a călătorilor pe jos. Poate că însuși Sfântul Swithun a pășit pe unde pășeam eu.

Mi-am dat seama că habar n-aveam cine fusese Sfântul Swithun, așa că m-am documentat când am ajuns acasă. A fost episcop de Winchester în jurul anului 850. Într-o zi a întâlnit o femeie necăjită pentru că ouăle din coșul ei se spărseseră. Dând pios din mână, Swithun le-a făcut din nou întregi. A fost o scamatorie reușită, recunosc, însă e nevoie de mai mult decât niște ouă reparate ca să mă determine să merg pe jos 209 kilometri, de la Canterbury la Winchester, pentru a venera un episcop, și totuși asta au făcut oamenii de-a lungul întregului Ev Mediu. A apărut un cult al lui Swithun. Pe tot cuprinsul Angliei, catedralele s-au întrecut să obțină o părticică din el. Capul lui a ajuns la Canterbury, un braț a mers la Peterborough, iar alte moaște au fost distribuite în lung și-n lat. E o mică ironie că omul care a fost capabil să repare niște ouă n-a reușit să se păstreze pe sine întreg.

În 971, ce mai rămăsese din osemintele lui Swithun a fost mutat dintr-un loc în altul în catedrala Winchester, eveniment care a coincis cu o furtună grozavă. Data, 15 iulie, a ajuns cunoscută ca ziua Sfântului Swithun și a dat naștere unei legende transpuse în versuri:

*De Sfântul Swithun de va ploua,
Patruzeci de zile ploaia va continua.
De Sfântul Swithun de vremea bună arăta-se-va,
Patruzeci de zile cerul fără nori va sta.*

Chawton e alt sătuc simpatic – colțul ăsta de lume e plin de sate drăguțe –, ascuns pe un drumeag lateral și, la prima vedere, n-a cunoscut mari schimbări din vremea lui Jane Austen. Chawton Cottage, unde a locuit Jane împreună cu mama și sora ei, este construită dintr-o cărămidă deschisă la culoare, aproape de stradă. Interiorul e mobilat simplu, așa cum ar fi fost pe vremea familiei Austen, cu câteva piese frumoase, însă are un aer straniu de pustiu, intensificat de podelele și căminele goale. E clar că de pe mese și de pe polițe lipsesc micile obiecte decorative și cele personale, probabil pentru că orice ar fi lăsat la vedere s-ar șterpele. Rezultatul este, ca în cazul locuințelor multor oameni celebri, că-ți faci o idee clară despre pereți și tavane, dar despre viața persoanei care a trăit acolo, nu cine știe ce. Asta nu e o reclamație, ci o simplă observație. Așa și trebuie să fie.

Jane Austen a trăit în această casă opt ani, între 1809 și 1817, perioadă în care a realizat cea mai mare parte a operei sale: a scris *Emma*, *Persuasiune* și *Mansfield Park* și a revăzut și a pregătit pentru publicare *Rațiune și simțire*, *Mândrie și*

prejudecată și Mănăstirea Northanger. Punctul de atracție al casei e mica masă de scris rotundă a lui Jane, pe care au fost plăsmuite toate cărțile ei. În jurul mesei se adunase acum un grup de vizitatori japonezi care discutau despre ea în șoaptă, plini de respect, lucru pe care găsesc că japonezii îl fac excepțional de bine. Nici un alt popor nu exprimă mai mult prin câteva mormăieli joase și vreo două vocale rotunjite, lungite și rostite pe un ton ca de surprindere sau de consternare. Japonezii sunt capabili să poarte cele mai complexe conversații, acoperind toată gama emoțiilor umane – uimire, entuziasm, încurajare călduroasă, dezacord înverșunat –, pe un ton care seamănă teribil de bine cu cel pe care ai încerca să ai un orgasm discret. I-am urmat din încăpere în încăpere, vrăjit de conversația lor, până când mi-am dat seama că încep să fac parte din ea și că japonezii îmi aruncă priviri pline de ceva ce semăna a stinghereală, așa că am făcut o plecăciune în semn de scuză și i-am lăsat să admire un șemineu vechi, abia murmurând a extaz.

Când a părăsit casa, în vara anului 1817, Jane Austen a plecat la Winchester, la 26 de kilometri spre vest, ca să moară. Avea doar 41 de ani și cauza morții ei e necunoscută. Se poate să fi fost boala Addison sau limfom Hodgkin sau o formă de tifos sau, poate, otrăvire cu arsenic, surprinzător de frecvent întâlnită în acele vremuri, întrucât arsenicul era folosit în mod curent la fabricarea tapetului și vopsirea țesăturilor. S-a avansat ipoteza că aerul general de plictis și fragilitate ce părea atât de caracteristic femeilor din acea epocă se putea datora pur și simplu faptului că petreceau, generație după generație, prea mult timp în casă inhalând vapori ușor toxici. În orice caz, la

trei zile după sărbătoarea Sfântului Swithun, în 1817, Jane și-a dat ultima suflare.

Eram foarte mulțumit că am vizitat casa, deși nu am fost la fel de mulțumit să descopăr, la ieșire, că cerul se întunecase cam tare și că urma să parcurg prin ploaie cei 13 kilometri înapoi până acasă.

II

National Trust e o organizație minunată, fără îndoială. Protejează 160 de case istorice, 40.000 de situri arheologice, 1.247 de kilometri de coastă și 250.000 de hectare de zone rurale. Ba chiar deține și gestionează 59 de sate. Lumea e indiscutabil mai bună datorită National Trust. Întrebarea mea este: de ce trebuie ca această instituție să fie atât de enervantă?

Spun asta pentru că următoarea mea destinație era Avebury, sat și sit megalitic aflat în proprietatea National Trust, care reușește să fie deopotrivă fantastică și exasperantă. Satul Avebury e atractiv, are un oficiu poștal, un magazin, niște căsuțe drăguțe, un conac, o cârciumă cu acoperiș de stuf. E un sat absolut convențional, atâta doar că pe cuprinsul lui sunt presărate blocuri de piatră mari, colțuroase, verticale. Unele sunt chiar uriașe și e clar că amplasarea lor a presupus un efort imens. Cele mai mari dintre ele cântăresc până la o sută de tone.

Megaliții de la Avebury nu sunt șlefuiți și grupați pitoresc, ca la Stonehenge, ci au muchii aspre și dimensiuni diferite, ceea ce le dă un aer mai primitiv și mai sinistru. Monumentul de la Avebury îți taie respirația prin dimensiune, nu prin frumusețe.

Inelul exterior de megaliti acoperă 11 hectare și e doar unul dintre elementele unui monument antic mult mai mare. În imediata lui vecinătate mai erau porțiuni din două cercuri de piatră, un taluz și un șanț uriaș, drumuri late pentru procesiuni și o mulțime de tumuli. Și totuși, Avebury e acum doar o umbră a sitului megalitic care a fost cândva. Azi are doar 76 de blocuri de piatră verticale. Cândva erau peste 600. Chiar și așa, rămâne cel mai mare monument megalitic circular din Europa, de 14 ori mai mare decât Stonehenge.

Date fiind dimensiunile și complexitatea sitului Avebury, precum și faptul că adăpostește și un sat, e al naibii de greu să-ți dai seama unde te afli, iar National Trust nu te ajută cu mai nimic. Nu există panouri informative, nici hărți utile pentru orientare, absolut nici un panou care să te lămurească ce privești. Dacă vrei să știi la ce te uiți, trebuie să cumperi un ghid. Indicatoarele de direcție te îndrumă numai spre locurile în care ai putea să cheltuiești bani – spre magazin, spre muzeu, spre cafenea. Un gest de amabilitate ar fi să primești o hartă a sitului când achiți taxa de parcare și intrare, însă National Trust nu procedează așa. Îi place să ceară bani pentru fiecare lucru, separat. Nu poate fi departe ziua în care va trebui să plătești pentru hârtia igienică, la bucată, într-o mică gheretă deservită de un voluntar.

În câteva minute de la sosire plătisem șapte lire pentru parcare, zece pentru un bilet de intrare la conac și 4,90 de lire pentru micul muzeu și tot nu reușeam să mă orientez printre blocurile de piatră, așa că am intrat în magazinul de suveniruri și am cumpărat o hartă mare, frumoasă, la prețul de 9,90 de lire, ceea ce însemna că cheltuisem 31,89 de lire la Avebury fără măcar să fi băut un ceai. Așa că am băut un ceai (2,50 de lire) și

mi-am studiat harta. Apoi, simțindu-mă un pic indispus, am început să hoinăresc printre megaliți și dintr-odată totul a fost bine, căci Avebury te copleșește și te vrăjește.

Actualul sit Avebury se datorează aproape în întregime unui om extraordinar, pe nume Alexander Keiller. Keiller s-a născut în anul 1889 într-o lume a marmeladei, ca să zicem așa. Familia lui producea la Dundee renumita marmeladă Keiller, dar părinții i-au murit de tineri și Keiller a crescut ca un orfan foarte bogat. Când a devenit major, a lăsat în seama unui unchi frâiele afacerii și și-a dedicat energia mașinilor rapide, schiatului, unei vieți sexuale uimitor de active și câtorva inițiative de afaceri neinspirate. Între investițiile făcute de el s-a numărat „carul eolian”, o mașină acționată de o elice de avion montată la spate. Singura problemă era că elicea risca să toace trecătorii nevinovați în bucăți numai bune de făcut salam, așa că afacerea a eșuat. Keiller a investit apoi într-o mașină ale cărei scaune se întindeau alcătuind un pat, dar, din păcate, afacerea s-a întins pe catafalc înainte să se întindă multe scaune.

Când nu-și arunca banii în afaceri prostești, Keiller se dedica „explorării diverselor practici sexuale”, cum se exprimă delicat *Dicționarul Oxford al biografiilor naționale*. Potrivit biografei sale, Lynda J. Murray, Keiller a uimit o tânără pe nume Antonia White cerându-i să intre într-un coș de rufe „îmbrăcată doar cu un trenchi, ca s-o poată împunge cu o umbrelă prin împletitura de nuiele”. Cum anume își găsea Keiller plăcerea făcând treaba asta și dacă domnișoara White s-a supus sunt întrebări care nu apar în biografia altfel minuțioasă scrisă de Murray. Împreună cu alți câțiva bărbați cu aceleași gusturi, a înființat un club ai cărui membri făceau sex pe rând cu o prostituată dispusă la așa

ceva (și probabil și într-o formă fizică bună), după care ședeau la un whisky și-și comparau experiențele. În ciuda (sau poate la fel de bine datorită) acestor ciudățenii, Keiller s-a bucurat de un șir constant de amante și de patru căsnicii.

În 1924, la vârsta de 35 de ani, Keiller a vizitat Avebury pentru prima oară și și-a găsit pe loc o nouă chemare. Pe atunci Avebury nu era comoara splendidă, bine îngrijită pe care o vedem azi. Monoliții, povestește Murray, se ridicau în mijlocul „unei harababuri de cocini de porci, construcții de tablă părăsite și cocioabe pe jumătate năruite, plus un garaj vechi care se cerea renovat. Întreaga zonă era năpădită de tufăriș și copaci, iar monoliții rămași din cerc erau umbriți de construcții ridicate la nimereală”. Mulți monoliți căzuseră. Alții fuseseră spărți mai demult și folosiți drept material de construcție. La sosirea lui Keiller mai stăteau în picioare doar 15.

Keiller a cumpărat conacul Avebury și și-a investit averea și energia considerabilă într-un program vizionar de săpături și restaurare. În sat nu l-au plăcut toți, din cauza tendinței lui de a demola casele și hambarele care-l încurcau la săpături și pentru că a dat afară dintr-o căsuță de pe proprietate niște chiriași vârstnici, ca să-și poată instala acolo o amantă. Însă nu încape îndoială că a finanțat o activitate arheologică de talie mondială, care a făcut ca situl Avebury să fie ceea ce e azi. Keiller a petrecut aproape 20 de ani cu săpăturile, până în 1943, când, având sănătatea subredă, și-a vândut proprietatea, cumpărătorul fiind National Trust. A murit în deceniul următor, uitat aproape cu desăvârșire.

Eram nerăbdător să văd conacul, căci presupuneam că va fi plin cu comorile arheologice și curiozitățile personale ale lui Keiller. Dar nu. National Trust a făcut aici probabil cel mai de

prost-gust gest din istoria sa: a permis transformarea casei într-un platou pentru un serial TV al BBC, acum dat uitării. Ideea serialului era ca fiecare încăpere să fie amenajată în stilurile diferite ale unor perioade istorice ca să reflecte epocile pe care le traversase casa. Pe hârtie, probabil că suna excelent. Problema e că ideea a fost pusă în aplicare, evident, de designeri și echipe de lucru care-și câștigă traiul din fabricarea decorurilor. Dacă mergi într-un studio de televiziune, te frapează imediat faptul că totul e făcut de mântuială. Recuzita și mobilierul care arată cât se poate de bine pe ecran sunt, văzute de aproape, niște falsuri evidente. Am fost o dată pe platoul emisiunii *University Challenge*. Din față arată foarte bine, dar dacă mergi în spate vezi că totul nu e decât placaj și bandă adezivă.

În fiecare încăpere a conacului aveai impresia că a fost amenajată în vreo douăzeci de minute. O singură cameră mică era dedicată perioadei în care Keiller locuise acolo și nu-ți spunea aproape nimic despre motivele care l-au adus la Avebury sau despre ce a înfăptuit aici. Celelalte camere n-aveau absolut nici o legătură cu monumentul de afară.

Muzeul aferent, amenajat într-un grajd învecinat, a fost doar ceva mai puțin dezamăgitor. Avebury face parte din patrimoniul UNESCO din motive întemeiate. E un loc uluitor, fascinant, însă muzeul părea superficial și neinspirat, de parcă ar fi fost făcut din obligație, nu din entuziasm. Nu știm aproape nimic despre oamenii care au construit monumentul megalitic de la Avebury – limba lor, cultura, îndeletnicirile, de unde veneau, ba nici măcar ce fel de îmbrăcăminte purtau. Sunt un mister total. Și totuși, au avut ambiția și talentul organizatoric necesare pentru a construi cel mai mare cerc megalitic din

Europa. Dar vizitatorii sunt cei care trebuie să se minuneze de această realizare.

Și erau mulți vizitatori. M-a surprins să văd cât de popular a devenit Avebury. La 11 dimineața erau deja grupuri destul de mari. A trebuit să stau la rând ca să trec de o poartă cu acces individual și m-am bucurat foarte tare că-mi băusem deja ceaiul, pentru că și la cafenea era acum o coadă considerabilă.

La mai bine de un kilometru și jumătate de Avebury găsești ceva tot atât de uimitor și, poate, chiar mai memorabil decât Avebury: Silbury Hill. Nu e proprietatea National Trust, astfel că respectiva instituție nu le atrage vizitatorilor atenția asupra lui. Păcat, pentru că Silbury Hill e o minune. Are 40 de metri înălțime – cam cât o clădire cu zece etaje – și e construit în întregime de mâna omului. E cel mai înalt tumul preistoric din lume. Nu există nicăieri pe planetă un altul comparabil. E acoperit de iarbă și are o suprafață uniformă. E o priveliște senzational de încântătoare. Este realmente desăvârșit. Merită un renume mondial.

La Silbury Hill se ajunge ușor de la Avebury traversând niște terenuri. Plimbarea a fost foarte plăcută, însă cărarea era în mare parte năpădită de vegetație și, evident, nu tocmai bătută. A trebuit să-mi croiesc drum pe lângă multe urzici și mărăcini. Nu m-am întâlnit cu nimeni. Nici când am ajuns n-am găsit pe nimeni. Nu poți să urci pe Silbury Hill – e prea fragil –, dar poți să-l privești pe gratis cât ai chef. Cred că aș fi putut să stau toată ziua, atât de impresionant e. Construirea lui a presupus o cantitate aproape inimaginabilă de muncă, și totuși n-are un rost cunoscut. Nu e un tumul funerar. Nu adăpostește comori. Nu e decât o masă de pământ și piatră, modelate cu migală ca să alcătuiască o colină mare, în formă de budincă. Singurul

lucru care se poate afirma cu certitudine este că la un moment dat în trecutul foarte îndepărtat, din motive necunoscute, niște oameni au decis să ridice o colină acolo unde nu era nici una. Până și sursa conținutului movilei e un mister. În fond, în vecinătate nu există o groapă adâncă de 40 de metri. Zona e absolut neatinsă, și totuși, cumva și cu un anume motiv, oamenii au putut aduce destul pământ și piatră ca să construiască un mic munte. Extraordinar!

Dar asta nu-i tot. Dincolo de o autostradă aglomerată – ce trebuie traversată repejor, cu rucsacul săltând – și la capătul a vreo 400 de metri pe un drumeag în pantă se află West Kennet Long Barrow, un tumul funerar mare. Și acolo era pustiu. Priveliștea din vârf era deosebit de frumoasă. În prim-plan se află Silbury Hill, armonios și măreț. În planul mediu, scânteind în soare, erau vreo două sute de mașini staționând în parcare National Trust, iar altele li se alăturau încontinuu. De jur împrejur, în toate direcțiile, se vedeau dealuri scunde fermecătoare și câmpuri mănoase.

La prima vedere însă, tumulul propriu-zis nu mi-a părut prea impresionant. Era doar un gorgan lung, acoperit de iarbă, care se încadrează atât de bine în peisaj, încât aproape că-l poți lua drept formă naturală de relief. Dar, uitându-mă mai bine, am descoperit o intrare în tumul, pe jumătate ascunsă în spatele unui bloc de piatră uriaș, și m-am strecurat înăuntru. Imediat, totul a devenit senzațional. Aici se vedea că tumulul era făcut din blocuri de piatră gigantice, multe dintre ele la fel de mari ca acelea de la Avebury, ridicate vertical ca să formeze pereți și tavane. Tumulul are 91 de metri lungime. A fost o întreprindere colosală. A fost construit acum 5.500 de ani, dar s-a descoperit că mai puțin de 50 de oameni fuseseră îngropați

acolo, de-a lungul a doar vreo 25 de ani. Trupurile erau aranjate după sex și vârstă. Mai mult de atât nu va ști să spună nimeni niciodată.

Eram încântat că hoinărisem până aici. Am urcat iar pe vârful tumulului și am scrutat zărilor, simțindu-mă ca un cuceritor, mulțumit că mă bucuram singur de toate acestea.

— Și partea asta a zilei nu m-a costat nici un bănuț! am spus mândru, cu mâinile-n șold.

Capitolul 10

Spre vest

I

Într-o zi, la Biblioteca din Londra, am dat peste două cărți care mi-au schimbat viața – sau, cel puțin, mica parte din ea preocupată de autostrăzile britanice.

Prima era o lucrare subțire, intitulată *Raportul Comisiei Departamentale pentru Șosele (1944)*, publicată de Biroul de Informare Publică al Majestății Sale Regina, care aborda problema numerotării șoselelor și a optimizării acestora după război. M-a fascinat faptul că, în timp ce restul Aliaților făceau pregătiri pentru Ziua Z, o comisie parlamentară de la Westminster se concentra asupra problemei poate-nu-chiar-așa-de-presante a numerotării șoselelor după război. Mi-am imaginat 20 de bărbați așezați în jurul unei mese, într-un buncăr subteran, pe capetele și umerii lor așternându-se praful de la undele de șoc produse de bombele germane ce cădeau în apropiere, și președintele spunând: „Mai departe, problema următoare: B3601 ar trebui sau nu să primească statut de arteră principală între Căzuții din Mlaștină și Icneala Mare? Cine deschide discuția?”.

Lângă raportul comisiei departamentale, pe raft, se afla o lucrare mai plinuță și mai recentă, intitulată *A, B, C și M*.

Numerotarea șoselelor cu explicații, de Andrew Emmerson și Peter Bancroft. Aceasta explică exhaustiv – și când spun „exhaustiv” folosesc cuvântul cu un rar grad de precizie – istoria și metodologia numerotării șoselelor britanice.

M-a surprins să aflu că numerotarea șoselelor britanice chiar se face după un sistem, dar apoi mi-am amintit că e un sistem britanic, ceea ce înseamnă că nu seamănă cu cele din alte părți. Conform primului principiu al unui sistem britanic, acesta trebuie doar să pară sistematic. De fapt, asta este esența. Asta diferențiază sistemele britanice de cele create de popoare mai puțin idiosincrasice. Iată cum stă treaba în ceea ce privește șoselele: Anglia e împărțită în șase sectoare, delimitate de șoselele cu A ce pornesc de la Londra. Așadar, începi de sus, cu A1 (de la Londra la Edinburgh), apoi mergi în sensul acelor de ceasornic spre A2 (de la Londra la Dover), A3 (de la Londra la Portsmouth) și așa mai departe, până la A6 (de la Londra la Carlisle). Aceste șase șosele împart țara în sectoare triunghiulare (imaginați-vă Anglia ca pe o pizza prost făcută). În principiu, toate drumurile de pe fiecare felie au primit aceeași cifră inițială, astfel că, de exemplu, A11 și B1065 se află amândouă în sectorul 1 (adică între A1 și A2), iar A30, A327 și B3006 sunt toate în sectorul 3. Așadar, teoretic, dacă te trezești din comă și nu știi unde ești, e suficient să descoperi numărul șoselei pe care te afli și, dacă începe cu 1, știi că ești undeva între Londra și Edinburgh, la est de A1, dar la vest de A2, și poți începe să-ți planifici viața în consecință.

Ceea ce face sistemul irezistibil pentru oameni ca Emmerson și Bancroft e că, de fapt, nu funcționează. Nici n-ar avea cum. Tocmai în asta constă, cred, genialitatea lui. În primul rând, șoselele trebuie să iasă din sectoarele alocate ca să continue în

țară. A38, de pildă, pornește din Zona 3, cum și trebuie, dar intră ilicit în zonele 4, 5 și 6, îndreptându-se din Devon spre Nottinghamshire. A41 începe și se termină, de fapt, în Zona 5. Se numește A41 pentru că... mă rog, nu știu de ce. Regula – nu inventez treaba asta; nimeni n-ar putea – e că șoselele au voie să se aventureze în alte zone și să-și păstreze numărul, cu condiția ca deplasarea lor să fie în sensul acelor de ceasornic, și nu invers, deși există excepții și de la regula asta.

O altă ciudățenie a sistemului britanic – și când folosesc cuvântul „sistem” în acest capitol imaginați-vă că fac semnul ghilimelelor cu degetele de fiecare dată – constă în numeroasele șosele discontinue. A34 merge de la Winchester la Oxford, apoi dispare cu desăvârșire, ca să se materializeze iar la 96 de kilometri distanță, la Birmingham. Tot așa, A46 se întinde de la Tewkesbury la Coventry, dar acolo își pierde voința de a trăi (sentiment pe care l-am avut cu toții în Coventry, aș spune), înainte de a reapărea subit în Leicester, continuând până la Lincoln. (Se poate să continue și după Lincoln; nimeni nu s-a dus vreodată să afle.) Găsirea acestor discontinuități, spun Emerson și Bancroft, e o sursă sigură de „amuzament inofensiv”. Chiar așa.

„O îndeletnicire fascinantă”, continuă ei, „e căutarea numerelor intersecțiilor lipsă, cum ar fi Ieșirea 3 de pe autostrada M1”. Într-adevăr. De câte ori nu ne-am întrebat toți unde naiba a dispărut? Răspunsul e că trebuia să ducă la o legătură cu A1 care n-a mai fost construită. Și când te gândești că există oameni care au nevoie de alcool sau de sex ca să se distreze!

Constat că toate sistemele britanice sunt așa. Să luăm doar exemplul limbii engleze și al regulilor ei de scriere, gramatică și

punctuație. Cine alții decât britanicii s-ar fi gândit la cuvinte ca *eight* și *island*, a căror scriere e vădit străină de fonetică, sau la un cuvânt precum *colonel*, care, evident, nu conține nici un r, dar e pronunțat ca și cum ar avea? Sau al constituției Marii Britanii, care nu e scrisă pe un singur pergament intitulat „Constituție”, cum te-ai putea aștepta, ci e împrăștiată peste tot, în sertare și fișete și, neîndoielnic, în cufer vechi, a căror cheie s-a pierdut pe vremea lui Anne de Cleves. Nimeni nu știe ce conține constituția britanică, pentru că ea nu există decât ca idee. Sau gândiți-vă la vechiul sistem monetar, cu florini și monede de doi șilingi și jumătate și monede de trei penny, și imaginați-vă cum era în vremurile când oamenii trebuiau să adune doi penny și jumătate cu un șiling și patru firfirici sau mai știu eu ce.

S-a sugerat adesea că britanicii fac aceste lucruri din plăcerea de a-i încurca pe străini, dar ideea e cât se poate de eronată. Pe britanici îi doare undeva de străini. Le fac ca să se încurce pe ei înșiși. Nu pot spune de ce, pentru că britanicii nu vor să-mi spună. Nu poți discuta cu ei despre acest lucru, pentru că, sincer, sunt într-o stare de negare la capitolul ăsta. Dacă-i sugerezi unui britanic că un sistem britanic are ceva bizar sau neobișnuit – de pildă, să presupunem, sistemul de măsurare a greutateii –, afișează imediat un aer de îndoială și spune:

— Nu știu la ce te referi.

— Dar e plin de unități de măsură ca baniță și putinei și butoiaș, îi explici. N-au nici o logică.

— Ba sigur că au logică! pufnește britanicul. Jumătate de putinei face un urcioraș, jumătate de urcioraș face un păhăruț,

jumătate de păhăruț face o guriță, jumătate de guriță face o picăturică. Ce nu-i logic aici?

Chiar nu se poate discuta cu ei despre treaba asta, așa că nu știu de ce procedează astfel, cum nu știu nici de ce urmăresc *Miranda* în număr mare sau de ce își închipuie că gemul face prăjiturile delicioase. Pur și simplu așa sunt ei.

Dar, acestea fiind spuse, cu trecerea anilor am ajuns să apreciez faptul că a fi nesistematic are anumite avantaje. Pe de o parte, te împiedică să fii elvețian, iar asta e, desigur, un lucru inestimabil. Totodată, dă vieții o bogăție și o imprevizibilitate ce fac ca până și cele mai simple demersuri să aibă un aer de provocare și de incertitudine.

Faceți o comparație între cum e să te orientezi în Londra și cum e să te orientezi în Paris. Toată lumea știe că Parisul e împărțit în arondismente. Ele sunt numerotate succesiv, în sensul acelor de ceasornic, pornind din centru. După ce te uiți zece minute pe o hartă a Parisului, înțelegi arondismentele pentru totdeauna. Londra este organizată în funcție de sectoarele poștale¹. Ele încep în manieră destul de logică din zona centrală, așa încât W1 se află alături de W2 și WC1 alături de WC2, dar apoi totul se duce de râpă, pentru că dincolo de centrul Londrei sectoarele sunt numerotate alfabetic după numele oficiilor poștale de triere. Asta înseamnă că SW6 și SW18 se află unul lângă altul. N15 se învecinează cu N4 și N22. SE2 se află la *19 kilometri* de SE1. (Mergând spre est din SE1, traversezi SE16, SE8, SE10, SE7, SE18 și un colț din SE28, în această ordine.)

Concret, toate acestea înseamnă că nu poți înțelege dispunerea Londrei decât studiind-o ani buni. Dacă nu ți-ai făcut temele și încerci să mergi din SE1 în E4, ai putea ajunge

oriunde. În Londra există oameni care trăiesc pe la uși sau sub poduri de cale ferată pentru că n-au izbutit să găsească E4. Toți au făcut greșeala să presupună că se află în estul Londrei, când oricine a studiat o hartă știe că, de fapt, E4 e o zonă din *nord*. De fapt, e sectorul poștal londonez situat cel mai la nord. De asta se numește E4, bineînțeles.

Dezavantajul în toată povestea e că poți ușor să exagerezi și să devii mult prea interesat de numerotarea șoselelor sau de sectoarele poștale londoneze sau de aproape orice altceva, și nici nu știi când te-ai înscris într-o asociație și primești un buletin informativ trimestrial, ba chiar dai și bani ca să faci excursii cu autocarul. (Ăsta e punctul în care mai bine te-ai duce să te cauți pe la vreun doctor.) În cele mai grave cazuri, unii oameni ajung să stea pe un peron în gara Doncaster ca să-și treacă în carnețele numerele de înregistrare ale locomotivelor. Nu-i abordați pe acești oameni niciodată, sub nici o formă.

În fine, nu pot pretinde că înțeleg cu adevărat sistemele britanice, dar vă pot spune că în dimineața frumoasă de primăvară în care ne reluăm povestirea m-am îndreptat spre vest, prin Hampshire și Dorset, în principal pe șoselele B3006, A31 și A354, dar cu o întrerupere interesantă pe A3090, între viaductul Hockley și Oliver's Battery, și, după ce am primit într-o benzinărie sfaturi cu privire la cea mai bună rută între Romsey și Blandford Forum, am ajuns spre amiază la Lyme Regis.

Mi-e foarte drag Lyme Regis aproape exclusiv datorită hotelului la care am stat cu soția mea, cu mulți ani în urmă, într-un weekend hibernal, ca o extravaganță de pe vremea când eram tineri și săraci. Era un hotel mic, pe o faleză înaltă și

abruptă, cu o panoramă largă spre o mare rece. Cred că fusese cândva reședință particulară și cunoscuse vremuri mai bune, dar pentru noi era culmea eleganței, fiindcă avea bar propriu și la cină se aducea un gheridon cu deserturi. În fiecare seară, când se aducea zdrăngănind gheridonul cu dulciuri, încărcat cu comori, toate capetele din sala de mese se ridicau nerăbdătoare, credeți-mă. Hotelul era gestionat de un bărbat chinuit și iritabil, care părea angajat într-o luptă de lungă durată cu infrastructura hotelului. Țin minte că am comandat o halbă de bere în barul înghesuit și în următoarele zece minute l-am privit ținând halba sub un robinet care tușea și împrășca, în timp ce el dădea nerăbdător din mânerul pompei. Într-un târziu mi-a adus o halbă plină cam pe trei sferturi cu ceva ce semăna a spumă de ras caldă. „Trebuie să schimb butoiul”, a bombănit el nemulțumit, ca și cum aș fi avut așteptări nerezonabile în privința băuturilor, și a dispărut pe o ușă. Nu l-am mai văzut niciodată în bar.

Lyme Regis rămâne un orașel frumos, cu o stradă principală foarte abruptă, numită Broad Street, ce duce din golful Lyme la nenumărate dealuri parțial împădurite, pe care se găseau altădată numai case victoriene mari, dar care acum par să găzduiască și multe parcuri municipale. Lyme face eforturi vădite de a se adapta la numărul de oameni care vor să-i străbată cu mașina străzile înguste și să și le lase la soare cât se plimbă agale, în căutare de gustări și mărunțișuri. O vreme, principala categorie de articole din magazinele britanice de suveniruri părea să constea în cești, prosoape și alte articole de bucătărie pe care scria „Fii calm și mergi înainte” (m-am gândit să-mi comand un tricou cu mesajul „Fii calm sau du-te naibii.

Mi-e indiferent”, dar n-am făcut-o), însă acum pare a fi la modă să ai panouri de lemn cu mesaje menite să inspire, de genul:

„Trăiește frumos, iubește mult, râzi des”

sau

„Această bucătărie e condimentată cu iubire”

sau

„Viața nu înseamnă să aștepti să treacă furtuna,
ci să înveți să dansezi în ploaie”.

Vitrina fiecărui magazin de suvenire din Lyme Regis, și sunt multe, avea cel puțin două-trei astfel de panouri. Îmi venea să aplic pe ele abțibilduri pe care să scrie „Atenție, aceste panouri pot cauza bulimie”, dar presupun că există o piață pentru ele. M-am plimbat prin Lyme Regis, satisfăcut că aproape toate cumpărăturile din viața mea țin acum de trecut. Una dintre marile plăceri ale ramolirii e să-ți dai seama că ai cam tot ce-ți va trebui vreodată. Cu excepția câtorva articole perisabile precum becurile, bateriile și alimentele, n-am nevoie de aproape nimic. Nu mai am nevoie de noi piese de mobilier, cărți, boluri decorative, păturele, perne cu mesaje care-mi exprimă sentimentele față de animale sau de treburile gospodărești, nu-mi mai trebuie huse de buiotă, agrafe de hârtie, elastice, cutii de vopsea de rezervă, pensule de vopsit uscate, felurite tipuri de cablu electric sau orice fel de obiecte metalice care, teoretic, ar putea fi utile într-o bună zi, în vreun scop încă neimaginat. Datorită anilor de călătorii pe cheltuiala altora, am pentru toată viața rezerve de săpunuri, mici flacoane de șampon, loțiuni parfumate, truse de cusut și mănuși de lustruit pantofii. Am peste 1.100 de căști de duș și acum îmi

trebuie doar un motiv să le folosesc. Sunt atât de bine pregătit financiar, încât am bani într-o serie de monede care nu mai există.

M-am aranjat mai cu seamă în ce privește îmbrăcămintea. Am ajuns la momentul din viață în care nu-mi doresc decât să uzez la maximum hainele pe care le am și să nu-mi mai cumpăr altele niciodată. Cred că mulți bărbați de o anumită vârstă vor da din cap aprobator când spun că simți o reală satisfacție când uzezi de-a binelea un articol vestimentar și poți, în sfârșit, să-l arunci – un sentiment de treabă bine făcută. Nu e întotdeauna ușor. Am un tricou L.L.Bean pe care încerc să-l uzez de aproape 20 de ani. Îl port de peste 20 de ori pe lună. Am spălat mașina cu el. L-am folosit ca să curăț grătarul. Urăsc tricoul ăla. Nu mi-a plăcut cine știe ce nici în ziua în care l-am cumpărat. Dar îl voi uza de tot, chiar dacă de la asta o să mi se tragă moartea.

Mă plimbam așadar prin Lyme Regis cu un aer oarecum superior, uitându-mă prin vitrine și spunându-mi: „Nu, n-am nevoie de un coș pentru câine, nici de o scândură cu un mesaj sentimental, nici de un nou thriller broșat, scris cu binecuvântarea lui James Patterson și poate cu puțin ajutor din partea lui, și nici de vreun alt obiect de vânzare în Lyme Regis, dar mulțumesc frumos pentru ofertă”.

Am băut o cafea într-un local cu gustări reci, apoi am coborât pe faleză și m-am plimbat pe Cobb, splendidul dig curbat pe care John Fowles l-a făcut celebru în *Iubita locotenentului francez*, admirând de acolo coasta.

Am făcut câteva drumeții pe această porțiune de coastă și e de o perfecțiune unduitoare. Când am venit prima oară în Dorset, se numea doar coasta Dorsetului, însă acum e Coasta Juristică, patrimoniu UNESCO, denumire evident mult mai

impresionantă. E oarecum ironic faptul că Marea Britanie a dat lumii aproape toate denumirile geologice cele mai importante – devonian, cambrian, silurian, ordovician –, dar singura perioadă de care știe toată lumea a fost botezată după munții Jura din Franța, deși coasta Dorsetului e, de fapt, cel mai potrivit loc din lume dacă vrei să vezi aflorimente de roci jurasice.

La vest de Lyme Regis se află, sau cel puțin se afla, o cărare senzațională, către Seaton, o potecă suspendată cu râpe prăpăstioase deasupra și dedesubt. La ambele capete, câte un panou mare te avertiza că pe următorii 11 kilometri cărarea e inaccesibilă de pe mare, de pe uscat sau din aer și că, dacă pățești ceva, echipele de salvare nu te pot evacua cu elicopterul. Asta făcea ca plimbarea să pară tentant de periculoasă și de temerară. Habar n-am avut că așa și era. O porțiune mare de faleză s-a prăbușit la începutul anului 2014, luând cu ea și cărarea, dar, din fericire, fără drumeți. Între timp, traseul cărării a fost deviat la o oarecare distanță de buza falezei; pare improbabil ca traseul inițial să se mai redeschidă vreodată.

Falezele înalte, instabile din Dorset au înghițit multe vieți și un număr considerabil de proprietăți de-a lungul anilor. O victimă notabilă a fost Richard Anning, care a căzut de pe o faleză din Lyme în 1810 și nu s-a mai ridicat. Pe Anning nu-l mai ține minte nimeni acum, dar pe fiica lui, Mary, da. Mary avea numai zece ani când tatăl ei a murit, lăsând familia în sărăcie, însă Mary s-a lansat aproape imediat într-o îndelungată carieră de dezgropare și de vânzare a fosilelor pe care le găsea pe plaje. Se crede că ea e persoana la care face referire exercițiul de dicție *She sells seashells by the seashore*².

A afirma că Mary Anning avea o afinitate pentru săpături e puțin spus. De-a lungul unei cariere de peste 30 de ani, ea a descoperit primul pterodactil britanic, primul plesiozaur întreg și cel mai reușit ihtiozaur. Nu erau genul de fosile pe care le poți băga în poșetă. Ihtiozaurul avea 2,10 metri lungime, iar dezgroparea lui a cerut ani de trudă cu delicatețe și răbdare. Numai plesiozaurul i-a ocupat zece ani din viață. Anning nu numai că făcea săpături cu o iscusință desăvârșită, ci și descrieri exacte și desene de primă clasă și, ca urmare, s-a bucurat de respectul și prietenia multora dintre geologii și naturaliștii de frunte ai vremii. Dar pentru că descoperirile importante erau rare, iar munca progresa lent, ea și-a petrecut cea mai mare parte a vieții în condiții precare, dacă nu chiar în sărăcie. Pe locul casei în care a locuit se află acum muzeul local, care e, permiteți-mi să spun neapărat, o mică instituție desăvârșită. Dacă mergeți la Lyme Regis, nu-l ratați.

De asemenea memorabil la Mary Anning, întâmplător – deși pentru cei din jurul ei n-a fost deloc astfel –, e faptul că părea să le poarte ghinion celor apropiați. În afară de tatăl ei care a căzut de pe faleză, una dintre surorile ei a murit când i-a luat foc casa și alți trei frați au fost omorâți de trăsnet. Mary, aflată chiar lângă ei, a fost cruțată în chip miraculos.

Aș mai fi stat acolo bucurosi mult timp, dar aveam ceva drum de bătut. Mă aflu la 96 de kilometri de Totnes, în Devon, unde mi rezervasem o cameră pentru noaptea respectivă și, cum știe orice călător prin regiune vara, 96 de kilometri în vestul țării înseamnă cale foarte lungă. În plus, voiam să mai fac un popas pe drum: la Torquay.

II

Britanicii sunt, fără îndoială, un popor ingenios. Contribuția lor la confortul și la cunoașterea lumii depășește cu mult ceea ce ar trebui, proporțional, să vină dintr-o mică insulă din Marea Nordului. Cu niște ani în urmă, Ministerul pentru Comerț Internațional și Industrie din Japonia a făcut un studiu privind inventivitatea țărilor și a conchis că în epoca modernă Marea Britanie a generat 55% din toate „invențiile importante” ale lumii, față de 22% în cazul SUA și 6% în cazul Japoniei. E un procent extraordinar. Însă obținerea profiturilor de pe urma lor a fost cu totul altă poveste și Torquay oferă un exemplu deosebit de bun în acest sens, în persoana astăzi uitată a lui Oliver Heaviside.

Heaviside s-a născut la Londra, în 1850, dar și-a petrecut o mare parte a vieții la Torquay, o stațiune impunătoare, construită într-un golf fermecător, pe o porțiune a coastei din sudul Devonului numită, doar un pic hiperbolic, Riviera engleză. Rămâne și azi un oraș frumos, de modă veche, cu o promenadă grandioasă, niște clădiri aristocratice și un port înțesat pitoresc cu ambarcațiuni de agrement, totul, pe fundalul unor dealuri cu vile vopsite în roz și crem. Spre una dintre aceste vile de pe deal, în care a trăit, a muncit și a murit Heaviside, mi-am îndreptat mai întâi atenția.

Heaviside era scund, iute la mânie și fudul de urechi, ceea ce contribuia neîndoielnic la iritabilitatea lui. Era un roșcat cu barbă și, dacă ne luăm după fotografiile care l-au imortalizat, arăta de parcă era sărit de pe fix. Copiii se țineau după el pe stradă, se pare, și aruncau în el cu diferite lucruri. Dar

Heaviside a fost, poate, cel mai mare inventator de care n-a auzit nimeni.

Era cu totul autodidact. În tinerețe lucrase câțiva ani la un birou de telegraf, dar și-a dat demisia la 24 de ani și n-a mai avut niciodată un alt serviciu. S-a mutat în schimb în Devon și s-a dedicat studierii de unul singur a electromagnetismului. Lucrând într-un apartament situat deasupra magazinului de instrumente muzicale al fratelui său, din Torquay, Heaviside a făcut o serie de descoperiri importante. Oamenii se întrebau de mult timp cum se face că semnalele radio urmează curbura Pământului, în loc să iasă în spațiul cosmic. Nici măcar Marconi nu putea să explice cum ajungeau mesajele sale prin radio la vapoare aflate dincolo de orizont. Heaviside a dedus existența unui strat de particule ionizate în partea superioară a atmosferei, care face ca semnalele radio să ricoșeze. Acum e cunoscut ca stratul Heaviside.

Cea mai originală contribuție a lui Heaviside la viața modernă a fost însă conceperea unei modalități de amplificare a semnalului telefonic eliminând în același timp distorsiunile – două lucruri de mult socotite imposibile. E greu de exagerat însemnătatea descoperirii lui Heaviside. Ea a făcut posibile comunicațiile la mare distanță și, astfel, a schimbat lumea.

Casa lui Heaviside se afla pe Lower Warberry Road, o stradă rezidențială frumoasă de pe dealurile ce străjuiau golful, mărginită de niște case mari, multe dintre ele transformate acum în apartamente sau în cămine de bătrâni. Poate fi mai rău decât să ajungi într-o casă veche situată deasupra golfului Torbay. Heaviside locuia într-o clădire crem, ascunsă după un zid înalt. Heaviside avea doar o cameră sau două, la etaj. După perioada petrecută de el acolo, casa a fost o vreme un mic hotel,

apoi, treptat, a fost părăsită. În 2009 a suferit stricăciuni într-un incendiu, provocat probabil din greșeală de un chiriaș ilegal. Astăzi rămâne abandonată, ascunsă în spatele zidurilor înalte și al panourilor mari de placaj. Pe clădire ar trebui să existe o placă albastră ce-l comemorează pe Heaviside, dar din stradă n-am reușit s-o văd. Nu-mi închipui că o caută mulți oameni.

E extraordinar că Heaviside nu s-a obosit să-și breveteze invenția. Cererea de brevet a fost depusă în schimb de compania AT&T, care n-avea nici o legătură cu descoperirea, dar care a devenit oricum una dintre cele mai mari corporații din lume, în mare măsură datorită avansului său fără egal în ce privește telefonul la distanțe mari. Heaviside ar fi trebuit să ajungă multimilionar, dar și-a trăit ultimii ani sărac și irascibil într-o cameră de închiriat din Torquay, ținta bomboanelor gumate aruncate de copii.

E remarcabil cât de des inventează sau descoperă britanicii ceva de mare valoare pe plan mondial și apoi nu reușesc să profite de asta. Lista invențiilor, descoperirilor sau creațiilor marca Marea Britanie care au adus acestei țări un profit minuscul sau chiar zero cuprinde computerul, radarul, endoscopul, zoomul fotografic, holografia, fertilizarea in vitro, clonarea animalelor, trenul cu levitație magnetică și Viagra. Doar motorul cu reacție și antibioticele sunt invenții britanice de pe urma cărora britanicii continuă să profite. Tocmai citisem o carte interesantă, *The Compatibility Gene* de Daniel M. Davis, profesor la Universitatea Manchester, care remarcă în treacăt că doi cercetători din domeniul medicinei, Derrick Brewerton în Marea Britanie și Paul Terasaki în Statele Unite, făcuseră întâmplător același progres important în înțelegerea genelor concomitent, în anii 1970. Terasaki a înființat o firmă pentru a

exploata potențialul comercial al descoperirii sale și a devenit atât de bogat, încât a ajuns să facă donații de câte 50 de milioane de dolari odată. Brewerton a scris o carte despre artrită și a fost președintele unui comitet pentru salvarea unei plaje din apropierea casei sale, pe coasta de sud. Explicați-mi și mie de ce pare inevitabilă treaba asta.

Heaviside n-a fost singurul locuitor celebru al acestui cartier abrupt și agreabil. Comicul Peter Cook s-a născut la mică distanță, pe Middle Warberry Road, într-o casă numită pe atunci Shearbridge, iar acum Kinbrae, și am hotărât să arunc o privire pe-acolo. Mi-a luat ceva timp să mă dumiresc că străzile, deși paralele și, evident, de aceeași categorie, par să fie certate rău, pentru că nu comunicau în aproape nici un punct. Așa că am mers destul de mult până să găsesc drumul spre Kinbrae, care s-a dovedit a fi o casă măricică, împărțită nu cu foarte mult bun-gust în apartamente. Am privit-o vreme îndelungată, fără să am în minte ceva care să semene a gând propriu-zis, apoi am făcut stânga-mprejur și, tot lipsit de gânduri, am străbătut străzi plăcute la vale, spre oraș.

Era abia trecut de ora trei, așa că aveam timp și să beau un ceai, și să arunc o privire prin oraș. Ziua părea îngrozitor de lungă. Când am ajuns înapoi în Torquay, orașul părea surprinzător de liniștit. Am identificat o cafenea cu aspect primitiv, dar, când am ajuns la ușă, un bărbat tocmai ieșea ca să încuie.

— Regret, dar închidem, a spus.

— A! am exclamat surprins. La ce oră închideți?

— La cinci.

— A! am exclamat iar. Cât e ceasul acum?

M-a privit ca pe un nătâng.

— Cinci.

— Desigur, am spus și i-am arătat ceasul meu. Îmi face figuri bateria.

Omul mi-a arătat un magazin aflat ceva mai încolo.

— Cred că e deschis până la cinci și jumătate. Poate găsiți acolo o baterie.

I-am mulțumit și m-am dus la magazinul indicat, la tezgheaua căruia ședea impasibil un bărbat de vreo cincizeci de ani. Arăta de parcă nu se clintise de cel puțin douăsprezece ore. I-am dat ceasul meu și i-am explicat că bateria părea pe ducă. A examinat ceasul preț de jumătate de secundă și mi l-a înapoiat, spunând sec:

— Nu ne ocupăm de astea.

— Nu vă ocupați de ce anume? De ceasuri?

— De Mondaine. Nu ne ocupăm de Mondaine.

— Aha. Știți pe cineva care se ocupă?

A ridicat din umeri.

— Puteți încerca la Jones.

De fapt, n-a spus Jones. A folosit un alt nume, dar, pentru că sunt de treabă, îi dau un pseudonim. Am reușit să-i smulg un nume de stradă și o mișcare a capului care să indice direcția aproximativă a acelei posibile alternative.

— Mulțumesc, i-am spus.

Apoi m-am aplecat brusc peste tezghea și, cu două degete desfăcute în formă de „V”, l-am împuns direct în ochi. De fapt, n-am făcut-o. Mi-am imaginat doar. Dar m-am simțit mai bine imaginându-mi.

M-am grăbit să ajung la Jones – din nu știu ce motiv, chestiunea începea să pară presantă –, ca să găsesc un alt ins cu

aceeași dispoziție binevoitoare. I-am explicat problema mea și i-am înmânat ceasul. S-a uitat la el și mi l-a înapoiat, spunând:

— Nu vă pot ajuta.

— De ce?

— N-am bateriile pe stoc. Îmi pare rău.

Măcar a spus că regretă, dar mi-am dat seama că o face de formă. I-am mulțumit și am plecat. Evident, era prea târziu ca să mai fac ceva în Torquay, așa că mi-am recuperat mașina și am pornit în direcția aproximativă a localității Totnes. Îmi place Torquay destul de mult și s-ar putea să mă întorc aici într-o bună zi, dar acum vă spun atât: în ce privește bateriile pentru ceasuri, ducă-s-ar naibii.

- [1.](#) Notate cu simbolurile punctelor cardinale. Astfel, W înseamnă vest, WC – centru-vest, N – nord, E – est, S – sud, SW – sud-vest, SE – sud-est.
- [2.](#) Exercițiu de dicție, precum „șase sași în șase saci”, ce se traduce prin „Ea vinde scoici pe malul mării”.

Capitolul 11

Devon

Uneori nu rentează să fii primul. Marea Britanie nu numai că a inventat calea ferată, ci a și adoptat călătoriile cu trenul cu mai mult entuziasm decât alte țări și a ajuns la o capacitate de transport feroviar mult mai mare decât i-a trebuit vreodată. Erau linii ferate peste tot. Insula Wight, cu o suprafață de 376 de kilometri pătrați, avea 80 de kilometri de cale ferată gestionată de opt companii.

La vremea când a fost naționalizată, în 1948, rețeaua era depășită, structurată incoerent și pierdea bani într-o veselie. Printre activele aflate în proprietatea sa se numărau nu numai trenuri, gări, depouri și așa mai departe, ci și 54 de hoteluri, 7.000 de cai, un parc de autobuze, niște canale și docuri, agenția de voiaj Thomas Cook și o companie de film. Afacerea era atât de diversă și de neglijent gestionată, încât nimeni nu știa câți angajați avea noua companie; estimările variau între 632.000 și 649.000.

În 1961 situația ajunsese deja atât de proastă, încât primul-ministru, Harold Macmillan, i-a cerut ministrului Transporturilor, Ernest Marples, să descurce ițele. Marples era deja un personaj controversat. În calitate de cofondator al firmei de construcții Marples, Ridgeway & Partners, făcuse o avere construind șosele pentru guvern, înainte să devină el

însuși membru al acestuia. Când membrii opoziției au afirmat că sună oarecum a corupție ca un ministru al Transporturilor să supervizeze proiecte de stat care ar putea aduce beneficii firmei lui, Marples a fost presat să renunțe la pachetul său de acțiuni. A vrut inițial să le vândă partenerului său de afaceri, cu condiția să le cumpere înapoi mai târziu, la prețul inițial. Când i s-a spus că nici așa nu e etic, Marples a găsit o soluție mai simplă: le-a vândut unei firme controlate în secret de soția lui.

Marples i-a dat lui Richard Beeching misiunea de a consolida căile ferate contra salariului anual imens de 24.000 de lire – mai mult decât dublu față de salariul prim-ministrului. Beeching era un bărbat corpulent, cu un aer afectat, mustață ca o omidă, o pieptănătură nereușită menită să-i ascundă chelia și o lipsă frapantă de experiență în domeniu. De formație fizician, era directorul tehnic al fabricii de chimicale ICI. Deși nu știa despre căile ferate mai mult decât un pasager feroviar obișnuit, Beeching era un administrator capabil și, oricum, nu-ți trebuia prea multă viziune ca să observi că sistemul avea probleme. Beeching a comandat un studiu care a arătat că situația era chiar mai gravă decât se credea. Pe unele linii, activitatea era aproape nulă. A mai reieșit că linia Invergarry – Fort Augustus, în Scoția, transporta în medie doar șase pasageri pe zi. Linia scurtă Llangynog-Mochant, în Țara Galilor, avea încasări medii de sub o liră pe zi. În ansamblu, s-a constatat că pe o jumătate din rețeaua feroviară britanică se desfășura 96% din activitate, iar pe cealaltă – doar 4%. Soluția evidentă a fost închiderea porțiunilor neproductive. În martie 1963, Beeching a redactat un document substanțial, intitulat *Configurarea căilor ferate britanice*, cunoscut lumii și la acea vreme, și de atunci încoace drept Raportul Beeching, în care propunea închiderea a 2.636

de gări, circa o treime din numărul total, precum și a 200 de linii secundare și a circa 8.000 de kilometri de cale ferată.

Dacă Beeching s-ar fi rezumat la porțiunile obscure ale rețelei, probabil că n-ar fi atras un oprobriu de lungă durată, dar, într-un acces de zel reformativ, a recomandat și închiderea câtorva gări importante – Inverness, King's Lynn, Canterbury, Stratford-upon-Avon, Hereford, Salisbury, Chichester, Blackburn și Burnley, între multe altele –, ceea ce a declanșat reacții furioase.

De fapt, nici una dintre gările sus-menționate nu s-a închis. Ba chiar multe dintre tăierile care au urmat n-au avut nici o legătură cu Beeching. Partidul Laburist a ajuns la putere în 1964, cu propriul program de raționalizări. Harold Wilson, noul prim-ministru, a cruțat gările bine-cunoscute, însă a închis alte 1.400, pe care Beeching nu le menționase. Rectificările au fost devastatoare mai ales pentru stațiunile de pe litoralul din vestul țării. Lyme Regis, Padstow, Seaton, Ilfracombe, Brixham și multe altele și-au pierdut serviciul feroviar. Despre câteva stațiuni se spune că nu și-au mai revenit. Cândva exista un serviciu numit Expresul Coastei Atlantice. N-ar fi minunat să avem acum așa ceva? Azi, cel mai rapid tren spre vest, de la Paddington la Penzance, are nevoie de cinci ore și jumătate ca să străbată 450 de kilometri, cu o viteză medie de 80 de kilometri la oră. Am călătorit cu el de câteva ori. Experiența aduce a rigor mortis cu peisaje.

Încheindu-și misiunea, Beeching s-a întors la ICI și a primit titlul de pair pentru serviciile aduse eviscerării. Deși Beeching n-a fost răspunzător de toate tăierile care i se atribuie în mod curent, n-a fost nici pe departe un erou. Circa o treime din măsurile propuse de el erau, oricum le-ai fi luat, lipsite de

viziune sau regretabile. S-a mai sugerat că multe dintre cifrele lui Beeching s-au colectat intenționat în perioadele de inactivitate – în extrasezon în stațiunile de litoral, de pildă –, așa încât anumite linii să pară că erau extrem de puțin utilizate. Unul dintre serviciile de transport feroviar pe care Beeching a vrut să-l anuleze era linia Exeter-Exmouth. Ea a supraviețuit și acum transportă un milion de pasageri pe an, ceea ce sugerează că evaluările făcute de Beeching n-au fost întotdeauna demne de încredere și nici neapărat onorabile.

Și Ernest Marples a primit titlul de pair cam în aceeași vreme, dar la scurt timp după aceea a fugit din țară ca să nu fie arestat pentru fraudă fiscală. A murit în Franța, în 1978, fără să se mai fi întors în Marea Britanie și fără să fi manifestat cea mai mică înclinație de a fi altceva decât un conservator demn de dispreț, odios, cu părul pomădat.

Datorită domnilor Beeching, Marples, Wilson și altora, nu puteam să călătoresc cu trenul prin Devon și Cornwall. Ba am descoperit obosit că nici cu autobuzul, atât de proaste erau serviciile locale. Ca să parcurg cei 30 de kilometri dintre Totnes și Salcombe ar fi însemnat să călătoresc separat de la Totnes la Brixham, de la Brixham la Dartmouth, de la Dartmouth la Torcross și de la Torcross la Salcombe, urmând să reiau toată povestea în sens invers, dar autobuzele circulau atât de rar, încât mi-ar fi trebuit oricum câteva zile ca să fac călătoria de întoarcere.

Așa că n-am avut de ales, a trebuit să merg cu mașina și a durat o veșnicie. Toate șoselele erau înguste, presărate cu porțiuni strâmte și curbe oarbe. În fiecare sat și cătun, șirurile de mașini parcate însemnau că drumul nu era suficient de lat

ca să treacă două vehicule, așa că toată lumea trebuia să facă cu schimbul și să cedeze trecerea altor mașini. Totul se făcea într-o manieră surprinzător de amabilă și de agreabilă, pentru că toți erau politicoși și nimeni nu trișa. Era Anglia cu tot ce are ea mai bun – ca Anglia ce exista pe vremuri pretutindeni, în care luai în calcul și nevoile altora alături de ale tale, presupunând că și ei vor face la fel în ce te privește.

La un moment dat am oprit și am numărat 28 de mașini la rând care mi-au acceptat cu recunoștință gestul de a le ceda trecerea. Toți șoferii mi-au făcut cu mâna pentru a-mi mulțumi sincer, dar neatent, strecurându-se în același timp printr-un spațiu strâmt între mine și o căsuță construită chiar la marginea drumului. Indiferent dacă voiau sau nu, toate acele mașini făceau parte acum dintr-un convoi care se târa prin sudul Devonului. În cele din urmă, un șofer din depărtare mi-a făcut semn cu farurile să trec și am descoperit că eram înaintașul propriului meu convoi. Cel puțin două duzini de mașini mizau pe mine să creez breșe și să mă strecur prin blocaje. Am constatat că această responsabilitate chiar îmi face plăcere și mă bucur să spun că le-am condus cu bine până la Salcombe, fără aproape nici o victimă pe drum.

Salcombe e o comunitate de iahting celebră, pitorească, situată pe niște coline verzi, cu vedere spre un golfuleț ridicol de frumos. La ultima mea vizită acolo, acum vreo 20 de ani, puteai să intri cu mașina în sat și să parchezi lângă port, dar acele vremuri sunt de mult apuse. Azi există o parcare cu servicii de transport în comun pe culmea unui deal, cam la un kilometru și jumătate înainte de centrul satului. Se vedea chiar și din depărtare că la intrarea în parcare era coadă, însă am zărit un spațiu într-un refugiu de la marginea șoselei și am

țâșnit să-l ocup printr-o manevră bruscă și îndrăzneată care a făcut alte șase sau opt mașini să claxoneze și să semnalizeze cu farurile, într-un gest spontan de admirație.

Am intrat în sat pe jos, peste culmea dealului și apoi la vale, pe un drum abrupt și sinuos, trecând pe lângă căsuțe care aveau, toate, nume nautice vesele și aerul îngrijit, dar impersonal al locuințelor de vacanță. Am citit undeva că populația din Salcombe crește de la 2.000 la 20.000 în sezonul estival. Acum era, categoric, sezonul estival. Dar chiar și gata să plesnească din cauza înghesuiei, e un loc fermecător. În port, mici ambarcațiuni cu vele triumphiulare pluteau ca niște ornamente pe apa lucioasă. Un miros pătrunzător de faună acvatică plutea în aer. Pescărușii țipau și se roteau pe cer, lansând bombe cu fragmentare albe și umede pe acoperișuri și trotuare. Dumnezeu știe ce mănâncă pescărușii ăia, dar e clar că le dă un tranzit regulat.

Stațiunea Salcombe e cochetă, prosperă și veselă. Toată lumea era îmbrăcată precum un Kennedy la Hyannisport. A trebuit să-mi scot din geantă un pulover și să mi-l leg la gât ca să nu se mai uite oamenii lung la mine. Toți aveau un aer robust, sănătos, ca stropit de spuma mării. Oamenii ăștia nu mergeau dintr-un loc într-altul, ci *săltau*.

Strada principală din Salcombe se numește Fore Street. Ziarul *The Daily Telegraph* a declarat-o a șasea în topul celor mai relaxate străzi din Marea Britanie. N-am idee pe ce criterii s-a făcut o astfel de evaluare, dar bănuiesc, fiind vorba de *Telegraph*, că a avut prea puțină legătură cu știința sau cu rațiunea. Magazinele erau neîndoiește de lux. La Casse-Croûte Deli, specialitatea zilei era tarta cu brânză Brie și sparanghel, preparată cu cidru bio, ceea ce m-a încântat și m-a făcut să

răsuflu ușurat. De câte ori n-a trebuit să refuz o tartă cu Brie și sparanghel pentru că cidrul nu era bio! Mi-am dat seama că în timpul vieții mele bucătăria britanică a trecut de la ciudată și neapetisantă la ciudată și neapetisantă din nou, la mijloc cu vreo 15 ani de savoare firească, glorioasă. N-aveți decât să spuneți că sunt un sălbatic iremediabil, dar, cu cât revenim mai repede la o alimentație națională alcătuită din cartofi prăjiți cu sos și alte asemenea feluri, cu atât voi fi mai fericit. Pe vremea mea, fiecare masă la restaurant începea cu cocteil de crevete și se încheia cu o prăjitură Pădurea Neagră și toți eram mult mai fericiți, credeți-mă!

Salcombe era ticsit. N-aveam nici cea mai mică șansă să mă așez la o cafea sau o tartă bio, așa că am decis să fac o plimbare și m-am întors pe culmea dealului, pe unde venisem, iar de acolo am pornit pe drumul spre Kingsbridge. După aproximativ un kilometru și jumătate, drumul se bifurca în dreapta pe o alee îngustă, ademenitoare, ce ducea printr-un ținut splendid la vale, spre estuarul Kingsbridge, care seamănă cu un fiord. Din vârful dealului, unde mă aflam, vedeam în planul mediu estuarul întinzându-și brațele scheletice în diferite fisuri. Îmi lăsasem în mașină harta publicată de Serviciul Topografic Național, așa că nu puteam căuta potecile locale pentru drumeții, dar m-am gândit că aş putea să merg agale pe drumeagul acela până-n următorul sat și, poate, să găsesc o cârciumă drăguță, uitată, la care să prânzesc. Am mers poate 500 de metri pe drumeagul care cobora destul de abrupt spre mare, fără să văd nimic dincolo de gardurile vii dese care-l mărgineau, apoi am cotit și, consternat, am dat peste un utilaj agricol gigantic care venea spre mine. Umplea tot spațiul existent și se freca de gardurile vii pe ambele părți. Nu aveam

cum să mă dau la o parte și nici nu exista vreo spărtură în gardul viu pentru o poartă de fermă prin care să mă retrag, așa că n-am avut de ales, a trebuit să fac stânga-mprejur și iute cale întoarsă pe deal în sus, până-n locul de unde pornisem, cât se poate de conștient că-n spatele meu, deplasându-se cu o viteză suficient de mare ca să fie amenințătoare, venea un utilaj gigantic care mă putea turti ca pe o gumă de mestecat dacă ar fi vrut. Din când în când mă întorceam spre șofer ca să mimez un fel de scuză pentru că-i stau în cale, ba chiar pentru că exist, și ca să-i explic că mă mișc cât de repede pot, dar expresia lui sumbră, neclintită nu trăda nici cea mai vagă urmă de căldură sau de compasiune. Cu cât încercam să iuțesc pasul, cu atât părea să accelereze și el. În vârful dealului m-am îndoit de mijloc, gâfâind de zor, iar el a trecut în viteză pe lângă mine fără vreo privire în semn de mulțumire.

— Cu plăcere, țăranoi afurisit! am strigat, dar nu cred că vorbele mele au avut efectul ucigaș intenționat.

Pot doar să sper că mai târziu a reflectat la incident și l-a regretat sau, poate, că a făcut o boală cumplită și a murit.

M-am întors la mașină și am mers 20 de kilometri pe alte drumuri cu trafic lent, dar splendide, până la Torcross, un cătun situat într-un punct spectaculos de pe coastă, cu vedere la golful Start. De aici se întinde spre nord o zonă cu dune numită Slapton Sands, atât de asemănătoare cu plajele Normandiei, încât a fost folosită pentru ultimele pregătiri pentru Ziua Z, în primăvara anului 1944. În cel mai mare secret, 30.000 de soldați americani au fost imbarcați pe nave de desant și duși în largul golfului, ca să exerseze debarcarea, dar, printr-o întâmplare, nouă torpiloare germane au depistat activitatea și s-au plimbat

printre ele fără probleme, le-au aruncat în aer și au provocat tot felul de daune. Se pare că nimeni din partea Aliatilor nu s-a gândit să asigure protecția corespunzătoare pentru această aplicație, așa că submarinele s-au putut plimba în voie.

Printre cei care au urmărit masacrul s-a aflat însuși Eisenhower. Se pare că nu se știe câți militari au pierit. Cifrele variază de la 650 la 950 sau pe-acolo. Conform unui panou informativ de la Torcross, au murit 749 de soldați și marinari americani. Oricare ar fi cifra exactă, în noaptea aceea au fost uciși mult mai mulți americani decât în timpul debarcării propriu-zise pe plaja Utah, după numai o lună. (Numărul victimelor a fost mult mai mare pe plaja Omaha.) A fost cea mai disproporționată înfrângere suferită de SUA în timpul războiului, dar puțini au auzit de ea, pentru că știrea catastrofei a fost ținută secretă, parțial ca să nu afecteze moralul și parțial din cauză că pregătirile pentru invazie erau secrete. Cel mai ciudat e că germanii, dând întâmplător peste un grup mare de nave și militari făcând aplicații de cealaltă parte a Canalului față de peninsula Cherbourg, nu au realizat iminența unei invazii în nordul Franței.

În sfârșit, aici am putut să mă plimb. Am urcat agale un deal înalt ce străjuiește satul Torcross, un urcuș obositor, dar care a meritat, până pe un câmp aflat mult deasupra golfului. Câmpul era minat cu balegi de vacă, dar m-am bucurat că n-am văzut nici o vacă. Priveliștea cuprindea întinderea vastă a golfului Start, negreșit una dintre cele mai încântătoare din Anglia. Spre sud, un far atrăgător, alb se înălța pe o ridicătură numită Start Point. Spre nord, la Stoke Fleming, era un turn de un alt fel – turla unei biserici, am decis în cele din urmă –, iar între ele se

întindea o desăvârșită combinație de câmpuri, grupuri de sate, ferme și drumuri șerpuitoare, de o perfecțiune fără seamăn.

Tocmai atunci a apărut peste o culme o cireadă de vaci care au decis să mă cerceteze puțin. Nu erau agresive, ci doar proaste. Voiau să fie cu mine și atât. Dar bineînțeles că, de îndată ce s-au apropiat, au devenit sperioase, ceea ce însemna că puteau să intre în panică și să mă calce în picioare, lăsându-mă într-o formă și o consistență nu prea diferite de balegile lucioase pe care le presărau pretutindeni. Nu voiam să le stârnesc panica, așa că le-am lăsat, cu un aer de resemnare stoică, să mă însoțească până la poartă. Am coborât dealul și am pornit într-o plimbare pe dunele de nisip, care erau obositoare pentru glezne, dar cel puțin nu aveau vaci.

Voiam un ceai, așa că am mers cu mașina în orașul istoric Dartmouth, faimos pentru amplasarea sa superbă pe râul Dart, unde se află Colegiul Regal de Marină. La periferie, un panou iluminat de la marginea șoselei mi-a spus să nu intru în nici un caz în oraș, ci să folosesc parcare cu servicii de transport public de la marginea lui, însă am intrat cu mașina în oraș, ca să văd dacă minte. Nu mințea. Dartmouth era supraaglomerat, iar parcare imposibilă, așa că am parcurs toată șoseaua de centură cu un singur sens și m-am întors pe dealul cel abrupt, până la o parcare cu servicii de transport în comun extraordinar de îndepărtată, unde ar fi trebuit să merg de la bun început. Parcare costa cinci lire, sumă care mi s-a părut revoltătoare, dat fiind că nu voiam decât un ceai și că deja îmi cream grave neajunsuri de dragul economiei lor, dar m-am mai înmuiat puțin când am descoperit că după ora două după-amiaza costa numai trei lire. Așa că am mers cu autobuzul în oraș și m-am plimbat puțin, ceea ce făceau și alte zeci de mii de

oameni, majoritatea de vârstă și din pătura mea socioeconomică. Am realizat că ăsta mi-e viitorul: o vârstă a senilității petrecută târșându-mi picioarele prin orașe precum Dartmouth, vizitând magazine și ceainării și bombănind din cauza aglomerației și a sistemelor costisitoare și supărătoare de parcare cu servicii de transport în comun.

Dartmouth era pe vremuri plin de magazine fermecătoare, deși cred că ar trebui să recunosc că asta se întâmpla cu peste 20 de ani în urmă, când majoritatea localităților erau pline de magazine fermecătoare. Acum părea să aibă mai ales mici cafenele aglomerate și magazine de suveniruri ce vindeau bucăți de scândură cu sentimente prostești pe ele. Dartmouth a avut multă vreme o librărie independentă renumită, Harbour Books, aparținându-i lui Christopher Milne, fiul lui A.A. Milne, care s-a închis însă în 2011, așa că m-am bucurat să văd că-n oraș există o librărie nouă, Dartmouth Community Bookshop, o cooperativă nonprofit. E foarte mică, situată pe o stradă dosnică, dar, cel puțin, e o librărie vie și sper că oamenii din Dartmouth o sprijină. Am intrat și am stat de vorbă cu managerul, Andrea Saunders, care mi-a spus că librăria merge bine, ceea ce m-a bucurat. Dar în afară de cărțile ei, dacă mi-ai da un bon-cadou de 100 de lire, mi-ar fi foarte greu să-l cheltuiesc în Dartmouth, decât poate ca să aprind un foc.

Am băut un ceai, apoi m-am mutat pe faleză, unde orașul are parte de priveliștea estuarului larg al râului Dart. Această panoramă era mult mai plăcută, ba chiar foarte frumoasă și, brusc, mi-am amintit de ce ai alege să petreci un timp aici. Cu coada ochiului am observat un mucos de vreo 13 ani, într-un tricou cu însemnele echipei Chelsea, stând pe bancă într-o stație de autobuz și mâncând dintr-o pungă de chipsuri. Peste câteva

minute, când m-am întors, băiatul dispăruse și punga era pe jos. La un metru se afla un coș de gunoi. Mi-a trecut prin minte, nu pentru prima oară, că, dacă e ca Marea Britanie să se pună pe picioare, vor fi necesare multe eutanasieri.

Am dormit două nopți la Totnes cât am stat în sudul Devonului și mi-a plăcut foarte mult. E o localitate cochetă și bine îngrijită, cu o gamă interesantă de magazine – cum era Dartmouth pe vremuri, de fapt. Găseai ceva mai multe cristale New Age și lucruri de genul ăsta decât am eu nevoie, dar și câteva galerii de artă și magazine respectabile de antichități. Într-o dimineață am făcut un fel de experiment: am intrat în patru magazine. Într-unul am primit un prietenos „Bună dimineată!” de la o doamnă cam de vârsta mea, în altul mi s-au adresat o înclinare mută din cap și un surâs – nu neprietenos, dar nici chiar generos –, iar în celelalte două am fost ignorat cu desăvârșire de persoanele care le aveau în grijă.

Nu reușesc să mă hotărăsc care e mai rea, indiferența titanică a vânzătorilor britanici obișnuiți sau atenția sufocantă a celor americani. E dificil. Recent, la New York, am intrat instinctiv într-un magazin Aveda. Soției mele îi plac șampoanele Aveda (îi place tot ce costă mai mult decât trebuie) și m-am gândit s-o surprind cu un mic dar.

— Bună ziua! a spus tânăra vânzătoare. Vă pot ajuta să găsiți ceva?

— A, nu, mulțumesc, mă uit doar, am răspuns.

— Ce pH aveți? a întrebat.

— Nu știu. N-am la mine trusa de analiză a solului.

I-am zâmbit cât de prietenos pot. N-a înțeles că glumesc.

— Ați încercat noul nostru șampon de performanță? a întrebat, împingându-mi sub nas un flacon verde, cilindric, ceva mai aproape decât mi s-ar fi părut o idee bună. Este făcut cu surfactanți din plante în proporție de 100% și curăță cu blândețe, activând totodată simțurile.

— Sincer, mă uit doar, mulțumesc, am repetat.

De fapt, căutam doar un preț. Sunt un suflet generos – oricine vă va spune asta, mai puțin cei care mă cunosc foarte bine –, dar prețul pe care sunt dispus să-l plătesc pentru un șampon are o limită, chiar și pentru cineva care mi-a dăruit copii.

Aplecându-mă să examinez niște flacoane de pe un raft de jos, mi-am dat seama că vânzătoarea îmi studia creștetul capului.

— Ați încercat șamponul nostru exfoliant? m-a întrebat.

M-am îndreptat de spate.

— Domnișoară, vă rog, vreau doar să mă uit în liniște, singur. Aș putea să fac asta, vă rog?

— Desigur, a răspuns și a făcut un pas înapoi.

A tăcut preț de o nanosecundă, apoi a făcut iar un pas în față, spunând:

— Dumneavoastră vi l-aș recomanda pe cel exfoliant.

Mi-am dat seama că suferea de sindromul Tourette al Comerțului cu Amănuntul, compulsia de a debita sfaturi nesolicitate. Nu putea să se controleze. Indiferent ce atingeam sau la ce mă uitam, ea trebuia să vină cu comentarii. În cele din urmă, a trebuit să ies din magazin. Dar cred că are și un merit: m-a ajutat să economisesc 28,50 de dolari.

Așa că impasibilitatea manifestă a vânzătorilor britanici nu mă deranjează nici pe departe la fel de mult pe cât o deranjează

pe soția mea. Totuși, câteodată zău că te întrebi dacă i-ar omori să-ți dea bună ziua. Uneori am însă bănuiala insidioasă că, poate, le-ar merge ceva mai bine afacerea dacă nu ți-ar transmite chiar așa de clar cam cât urăsc să le intri în magazin și să atingi obiecte. Pe de altă parte, după cum subliniază întotdeauna soția mea, oricât de călduros sau de necălduros m-ar primi, tot nu voi cumpăra nimic, întrucât cred că toate costă prea mult și că am deja tot ce-mi trebuie.

De la Totnes m-am îndreptat spre Dartmoor, ținut al dealurilor și mlaștinilor, al poneilor sălbatici și al podurilor ridicate pe dale de piatră peste mici cursuri de apă. Tocmai citisem *In Search of England* de H.V. Morton, carte descrisă întotdeauna drept clasică, probabil de oameni care n-au citit-o niciodată, pentru că-n realitate e chiar îngrozitoare. A fost scrisă în 1927 și vorbește în principal despre Morton călătorind cu mașina prin Anglia și încetinind la fiecare 30 de kilometri ca să ceară îndrumări câte unui țopârlan în haine de lucru, care stătea la marginea drumului. În toate satele în care s-a oprit, Morton a găsit un bărbat cu accent caraghios și fără ocupație și a purtat o conversație cu el.

În Dartmoor s-a oprit la Widecombe-in-the-Moor și a întrebat un bătrân sprijinit într-o bâță de frasin dacă localnicii chiar cântă vechiul cântec popular *Widecombe Fair*, despre uncheșul Tom Cobley, pentru care e renumit Widecombe.

— Ba zigur că da! răspunde bătrânul. Îl chintăm după un chintecel chiteodată, 'nainte de *Dumnezeu ză ne păzează Regina!* Da' cum! Zigur!

In Search of England lasă impresia că Anglia e o țară veselă și prietenoasă, populată de idioți adorabili, cu accente comice; de

aceea, afirmația făcută adesea despre carte, conform căreia a surprins esența țării, e ușor ironică. O ironie și mai mare e că, până la urmă, Morton s-a supărat pe Anglia, pentru că n-a fost destul de fascistă pentru el. În 1947 s-a mutat în Africa de Sud și și-a trăit acolo ultimii 32 de ani din viață, uitat de lume, dar bucuros că are servitori la care poate striga. Singurul lucru pe care mi-l aminteam din carte e că a făcut ca Widecombe-in-the-Moor să pară grozav de frumos și eram curios să văd în ce măsură rămăsese așa. Mă bucur să spun că este și azi o localitate superbă. Are o biserică fermecătoare, cu o turlă splendidă, o pajiște, o cârciumă și un magazin și se ridică în mijlocul unei simfonii de dealuri pietroase. Am dat bună dimineata unui bătrân aflat în fața cimitirului, dar el n-a spus „Da’ cum” sau altceva nostim de necioplit.

Am intrat în zona dealurilor, unde am oprit mașina într-o parcare aproximativă, creată probabil pentru amatorii de drumeții, și am coborât din mașină cu credinciosul meu baston de drumeție și cu harta. Era o dimineată splendidă. Dealurile erau presărate cu oi și ponei sălbatici și aflorimente de granit. Dartmoor are parte de aproape 2.000 de milimetri de ploaie pe an, ceea ce-l face să se numere printre cele mai umede regiuni ale Angliei, lucru care, desigur, spune multe. Pentru că drenajul e prost, apa se adună în ceea ce localnicii numesc „paturi de puf” – băltoace acoperite la suprafață de mușchi. Sunt imposibil de depistat, urmarea fiind că străinii calcă adesea în ele, apoi se fac nevăzuți gâlgâind a surprindere, sau cel puțin așa se spune. Eu nu credeam asta, dar chiar și așa, nu m-am abătut de la poteci.

Să mă fi picurat cu ceară și nu mă puteam dumiri unde mă aflam pe hartă. N-am reușit nici măcar să găsesc Widecombe.

Un vânt zdravăn tot încerca să-mi împăturească harta la loc. (Abia mai târziu, după ce m-am întors în mașină, am realizat că harta era tipărită pe ambele fețe și că nu căutasem pe fața care trebuia.) Nu știu exact pe unde, dar am făcut o plimbare încântătoare, cu priveliști fără egal în lume. În cele din urmă am ajuns la un punct de *trig* – un motiv de încântare întotdeauna când te plimbi la țară, căci, de obicei, arată că ai ajuns pe o culme. Dacă nu știți, „trig” e prescurtarea de la triangulare, iar punctul de *trig* e un mic pilon de beton având un vârf de alamă, pe care se fixa pe vremuri un instrument topografic în scopul întocmirii unei hărți exacte a ținutului. Din fiecare punct de *trig* se pot vedea (deși la distanță) altele două, așa că fiecare reprezintă vârful unui triunghi. Nu mi-e clar cum obții dintr-o serie de triunghiuri harta Marii Britanii – și vă rog să nu-mi scrieți ca să-mi explicați; nu spun că vreau să știu –, dar, cumva, așa se întâmplă și asta contează. Sarah Palin și-a botezat fiul Trig. Mă întreb dacă el știe că a primit denumirea unui bloc de beton.

Toată Marea Britanie a fost triangulată din nou între anii 1932 și 1962, ceea ce explică numeroasele punctele de *trig* pe care le găsești la orice plimbare pe dealuri. În ziua de azi, totul se face cu ajutorul sateliților, bineînțeles, și punctele de *trig* nu mai sunt necesare, așa că multe dintre ele dispar, fie din cauza neglijării, fie pentru că sunt scoase intenționat, ceea ce mi se pare trist.

Presupun că undeva în Marea Britanie există o Asociație a Triangulatorilor. Îmi imaginez totodată că acum, fiindcă am scris lucrurile astea, mă vor invita să iau cuvântul la adunarea lor anuală. Așadar, da, îmi lipsesc mult punctele de *trig*, dar nu chiar atât de mult.

Capitolul 12

Cornwall

I

Cred de ceva vreme că fiecare dintre noi ar trebui să poată avea vreo zece-douăsprezece lucruri care nu-i plac, fără a fi nevoit să se justifice sau să explice de ce. Le-aș numi aversiuni reflexe.

Ale mele sunt:

1. Pantalonii roz-somon și bărbații care-i poartă.
2. Oamenii care folosesc cuvântul „bombă” ca să accentueze orice.
3. Meniurile pentru degustări.
4. Părinții oricărui copil pe nume Tarquin.
5. Oamenii care-și lasă numărul de telefon atât de repede la sfârșitul unui mesaj lung pe robot, încât ești silit să îl tot asculți și, până la urmă, să aduci pe cineva să asculte împreună cu tine și nici așa să nu reușești să-l înțelegi.
6. Să spui „grădi” în loc de „grădiniță”.
7. Butonul roșu BBC.
8. Majoritatea autorilor de recenzii de carte, dar în momentul de față mai ales Douglas Brinkley, un universitar american și critic ocazional minor, cu un spirit de observație și

o generozitate a spiritului care ar încăpea numai bine într-un proton, lăsând încă loc pentru ecou.

9. Nuanțele de culori precum griuliu și albăstriu, care nu înseamnă nimic.

10. Să scrii „chil” în loc de „kil”. (Ai scrie „chilometru” în loc de „kilometru”?)

11. Meryl Streep când e adorabilă.

12. Să-i spui unei persoane că urmează „să vă vedeți”, când vrei să zici că o s-o suni sau că o să iei cumva legătura cu ea.

13. Fierbătoarele de apă care nu au un beculeț roșu, ca să vezi când sunt în funcțiune și când nu.

14. Piese de teatru transmise de Radio 4 după-amiaza.

15. Harry Redknapp.

Știu că sunt mai multe de 12, dar e ideea mea, așa că am dreptul la câteva bonusuri. Ai putea crede că mersul cu mașina prin partea de vest a Angliei, vara, se va afla pe listă, dar nu întrunește condițiile, pentru că e o aversiune justificată și rațională. Din același motiv nu-i poți include pe listă pe Theresa May sau pe bărbații care poartă eșarfă la gât. Trebuie să fie un lucru în privința căruia oamenii nu sunt neapărat de acord cu tine și nimeni nu poate contesta că mersul cu mașina prin vestul Angliei vara e un coșmar.

Mi-a trebuit mai bine de o oră ca să traversez podul Tamar, care avea doar o bandă de mers pe sens, spre vest. Ce Dumnezeu au avut în cap când l-au construit? Asta se întâmpla în 1961, în vremea când încercau să facă șosele peste tot, și tocmai în locul în care puțină extindere ar fi fost la mintea cocoșului au decis să facă economie. Nu mai pricep nimic.

Dincolo de Plymouth, traficul zbârnâia cale de vreo trei kilometri, apoi se congestiona pe sute de metri când se apropia de un sens giratoriu. Toată lumea înainta ca melcul, câte jumătate de metru, vreme de vreo zece minute, trecea de sensul giratoriu, accelera încă vreo trei kilometri și apoi repeta întregul proces obositor când venea următorul sens giratoriu.

Și așa am înaintat spasmodic prin Cornwall, pe lângă ieșirile de pe șosea către Looe, Polperro și Fowey. La început mi-am zis că poate dau o fugă și arunc o privire la unele dintre localitățile astea, dar toate șoselele către mare erau fundături și pe fiecare vedeam șiruri lungi de rulote și mașini împovărate cu biciclete și bărci, îndreptându-se către apă, și știam că va dura o oră să ajung și la capăt nu voi găsi nicăieri loc de parcare. Chiar și așa, imediat după St Austell, scos din minți de plictiseală, am cotit impulsiv spre Mevagissey.

Rareori am regretat mai rapid un lucru pe care știam că-l voi regreta rapid. Drumul spre Mevagissey era șerpuit, îngust și adesea încremenit. A durat o veșnicie să ajung la periferie, unde se afla o parcare gigantică. Mașinile stăteau la coadă ca să intre. L-am întrebat pe agentul de parcare dacă aș putea doar să întorc. A spus că bineînțeles și apoi m-a recunoscut, lucru care m-a încântat. (Nu se întâmplă prea des. Întrebați orice scriitor.) Îl chema Matthew Facey și nu era agentul de parcare, ci proprietarul. Parcare se află în proprietatea familiei lui de ani mulți și-l ține ocupat vara, dar adevărata lui pasiune e fotografia. Mai târziu m-am uitat pe pagina lui web și e foarte bun. În fine, am avut o conversație plăcută și m-a îndemnat călduros să revin în extrasezon, ceea ce am și promis c-o să fac.

Întorcându-mă spre A390, șoseaua principală spre Penzance, destinația mea pe seara aceea, am trecut pe lângă un indicator

pentru „Grădinile pierdute de la Heligan” și am virat subit și impetuos pe un drum lateral, pricinuind un moment de emoție neprogramată pentru doi bicicliști și o rulotă. Nu auzisem niciodată de locul ăsta, dar eram curios să aflu cum pierzi o grădină. „Grădinile pierdute de la Heligan” s-au dovedit a fi opera lui Tim Smit, un olandez care a trăit în Anglia o vreme și care e răspunzător și de îndrăgitul Eden Project, situat la 20 de kilometri spre nord, de cealaltă parte a localității St Austell.

Heligan a fost cândva o proprietate întinsă, de pe culmea unui deal ce străjuiește marea, deservită de un personal ce includea 22 de grădinari. Însă Heligan s-a confruntat cu probleme, iar grădinile au căzut în ruină și au fost năpădite de buruieni. Când Smit și partenerul său de afaceri John Nelson au venit aici în 1990, grădinile nu mai fuseseră îngrijite de 70 de ani. Smit și Nelson au hotărât să le restaureze. A fost o sarcină monumentală. După 70 de ani, nici măcar din contururi nu mai rămăsese mare lucru. Patru kilometri de poteci prin pădure dispăruseră. Serele se prăbușiseră. Grădinile împrejmuite de ziduri erau sufocate de mărăcini înalți până la piept. Peste 750 de copaci prăbușiți au trebuit îndepărtați înainte să poată începe adevărata restaurare. Sarcina părea imposibilă, dar Smit, care își luase diploma de arheolog la Universitatea Durham, a pus în slujba ei rigoarea arheologului. Rezultatul e că, după ani de trudă, grădinile au fost refăcute, iar azi sunt splendide și pline de lume, cum și merită să fie.

Grădinile acoperă o suprafață imensă, mare parte din ea împădurită, și trebuie să spun că am fost recunoscător să-mi dezmoțesc picioarele după atâtea ceasuri petrecute în mașină. Cărările prin pădure păreau să se întindă la nesfârșit pe kilometri întregi. La început m-am gândit că Heligan e doar

atât, pădure și ferigi, dar apoi am dat peste o grădină de flori împrejmuată de ziduri, plină de inflorescențe colorate și fluturi dănțuitori. În depărtare, marea abia se întrezărea, un albastru luminos, palid, sub un cer asemenea. Totul era foarte frumos. În cafenea am băut un ceai înviorător și am mâncat o încântătoare felie de tort uscat – prudent aromat, în stilul britanic, satisfăcător, dar nu atât de delicios încât să mai vrei încă una vreme de aproximativ o lună – și m-am întors pe șosea splendid de refăcut, exact ca Heligan.

Timp de câțiva ani, în fiecare primăvară, luam trenul de la Londra la Penzance și rămâneam acolo peste noapte, iar a doua zi mergeam mai departe, pe Insulele Scilly, ca să particip la Maratonul Tresco. Maratonul era organizat în beneficiul Asociației pentru fibroză chistică, iar eu participam ca un fel de majoretă. N-am concurat la maraton, se înțelege de la sine, ci doar am umblat puțin încoace și-ncolo și le strigam alergătorilor observații utile, care-i distrăgeau când treceau cu chiu, cu vai pe lângă mine. Maratonul Tresco a fost unul dintre cele mai grozave lucruri pe care le-am trăit până acum. Avea loc simultan cu Maratonul Londrei și se ținea pentru că maestrul bucătar de la hotelul de pe insulă, un ins fermecător pe nume Pete Hingston, își dăduse seama că nu va putea alerga niciodată la Londra în beneficiul fetei lui, Jade, bolnavă de fibroză chistică, întrucât era o perioadă extrem de aglomerată pe insula Tresco. Așa că a organizat împreună cu soția lui, Fiona, un maraton la Tresco și evenimentul a luat amploare în scurt timp.

Pentru că insula Tresco e mică și poate primi doar un număr limitat de vizitatori, se înscriau maximum o sută de concurenți,

ceea ce făcea ca maratonul să fie deopotrivă exclusivist și intim. Există oameni care fac colecție de maratoane, iar cel de pe Tresco era cel mai greu de bifat pe listă. Totodată, traseul era foarte dificil. Din cauza dimensiunilor insulei, alergătorii trebuiau să o înconjoare de opt ori, ceea ce presupunea opt urcușuri pe un deal lung. De regulă, maratoanele nu-ți impun să urci în fugă un deal de opt ori.

Mulți participanți aveau o legătură personală cu fibroza chistică și alergau în beneficiul fraților, surorilor, partenerilor sau copiilor lor. Cel puțin o dată a existat un concurent bolnav de fibroză chistică; în toată viața voastră, oricât de lungă, nu veți vedea ceva mai eroic sau mai impresionant decât o persoană cu fibroză chistică încheind un maraton. A fost pur și simplu cel mai grozav lucru la care poți să asisti. Realmente. Iar la sfârșitul zilei, după ce alerga în maraton, Pete pleca la hotel și petrecea seara gătind.

Singurul dezavantaj al călătoriei până pe Tresco e călătoria până pe Tresco. Înainte existau două modalități. Una era să iei feribotul. Așa am venit în prima mea vizită și trebuie să spun că a fost un pic straniu. Toți pasagerii – și nu erau foarte mulți – au coborât sub punte și s-au întins pe orice suprafață orizontală pe care au găsit-o. Mulți și-au acoperit fața cu haina, ca și cum s-ar fi ascuns. De îndată ce am părăsit portul, bufetul cu gustări s-a închis. Toate acestea mi-au părut foarte ciudate, dar apoi am ajuns în larg și au început un ruluu și un tangaj bizar de moderate. Nu sunt cel mai experimentat marinar, dar am călătorit cu câteva nave la viața mea – inclusiv cu una care străbătea Canalul Beagle, în America de Sud, care e mai puțin pasaj maritim și mai mult trambulină pentru vapoare – și pot spune că n-am mai trăit niciodată ceva asemănător. Legănarea

nu era violentă, ci doar – lent, gradual – neliniștitoare. După cum mi s-a explicat ulterior, problema e că feribotul trebuie să aibă fundul plat ca să navigheze prin apele puțin adânci din jurul portului St. Mary, principalul port al Insulelor Scilly, dar asta înseamnă că stă pe apă ca un dop de plută, fapt ce garantează legănatul chiar și-n zilele cele mai liniștite. Mi s-a spus că, pe vreme proastă, ai deseori experiența inedită de a voma pe tavan.

Un ins de pe Tresco (a cărui identitate am jurat să n-o dezvălui) mi-a povestit că a făcut o dată traversarea pe mare de la Penzance iarna, iar când feribotul a ajuns la Land's End, unde se întâlnesc într-un vârtej înspumat curenții din Canalul Mânecii, Marea Irlandei și Atlanticul de Nord, nava n-a mai putut înainta. Timp de vreo două ore n-a făcut decât să salte pe valuri, incapabilă să-și continue drumul, până când, într-un final, vântul s-a domolit sau s-a schimbat marea sau așa ceva și nava a putut dintr-odată să înainteze cu greu și să încheie traversarea de patruzeci de kilometri. Dar când a ajuns în St. Mary, valurile din port erau prea mari ca să poată trage la chei.

— Căpitanul a anunțat că va mai încerca o dată și, dacă nu reușește, va trebui să ne întoarcem la Penzance, pe o mare și mai agitată, mi-a spus informatorul meu. Îți jur, nu exagerez, mă țineam de un colac de salvare și mă gândeam serios să sar peste bord și să-mi încerc norocul înotând până la chei. Așa de rău poate să fie! Dar, din fericire, valurile s-au calmat preț de un minut și am putut să andocăm. Niciodată douăzeci de oameni n-au coborât mai iute de pe o navă.

Cealaltă modalitate de a ajunge pe Tresco era cu un elicopter uriaș. Nici după elicopter nu mă prea dădeam în vânt, pentru că nu avea un palmares chiar impecabil. În 1983, când

apartinea de British Airways, elicopterul către Scilly s-a prăbușit pe vreme proastă. Au murit douăzeci de persoane. Am luat elicopterul de câteva ori și a fost bine de fiecare dată, dar îmi dădea totuși impresia că ar fi trebuit să se afle la Muzeul Imperial de Război, în secțiunea Războiului din Coreea. Serviciul de transport cu elicopterul a fost desființat în 2012, din rațiuni economice, iar pe locul fostului aerodrom Scilly din Penzance stă acum un Sainsbury's imens. Azi, dacă vrei să ajungi la Scilly, te încumeți să iei feribotul sau zbori cu un avion mic de la Exeter, Newquay sau Land's End.

În 2010, după zece ani de existență eroică, Maratonul Tresco a fost anulat și el din rațiuni economice, după ce un sponsor s-a retras. Așa că Maratonul Tresco ține doar de trecut. Fără îndoială, trăim vremuri descurajante.

Îmi făcea plăcere să fiu din nou la Penzance. Hotelul la care trăgeam de obicei era închis pentru renovare, așa că soția mea îmi rezervase o cameră la un mic hotel din celălalt capăt al orașului. Mi-am lăsat bagajul și am ieșit pe străzi, dornic să fac o plimbare înainte de cină și să văd schimbările din Penzance de la ultima mea vizită.

Penzance ar trebui să fie o localitate fabuloasă. Are o amplasare superbă, cu vedere spre muntele St. Michael, de bună seamă una dintre cele mai romantice priveliști din Anglia. Are o promenadă lungă, plăcută și un port care ar putea fi fermecător cu puțină vopsea și imaginație și, poate, un baton sau două de dinamită. Șirurile de case lipite au un aer prietenos și în multe cazuri se bucură de priveliști încântătoare. Îmi închipui că e splendid să te uiți pe fereastra dormitorului în

fiecare dimineată, de cum cobori din pat, și să știi după culoarea mării cum va fi vremea.

Totul în Penzance este promițător. Totuși, e un loc trist, care pălește. M-am plimbat prin oraș și m-a frapat numărul firmelor care se închiseseră de la ultima mea vizită. Cărciuma Star Inn avea ferestrele și ușile bătute în scânduri. Un restaurant numit BATTERY dispăruse. Mai multe magazine erau întunecate și goale. London Inn mai funcționa, însă nu părea să-i meargă bine. Un anunț de lângă ușă spunea: „Acesta este un local public, nu o toaletă publică”. M-am bucurat văzând că personalul din conducere luase atitudine în această privință, dar nu pot spune că m-a îndemnat să intru. Restaurantul indian Ganges, unde cinasem adesea, dispăruse și el, deși asta nu m-a surprins cu totul. Era atât de prost, încât până și „îngrozitor” e un compliment. De regulă, eram singurul client. Serviciul era întotdeauna excelent.

Peste drum de Ganges se afla o cărciumă plăcută, numită Turk's Head. M-am uitat pe geam și am văzut că gema de oameni, mulțimea obișnuită de sâmbătă seara, așa că am mai mers puțin până la altă cărciumă plăcută, Admiral Benbow, care era și mai plină. Drept urmare, m-am întors la Turk's Head și am străbătut mulțimea până la bar. A durat o veșnicie ca să primesc o halbă de bere, dar, spre bucuria mea, întorcându-mă de la bar am zărit o masă mică lângă ușă care tocmai se elibera și am luat-o în stăpânire. Când am întrebat o chelneriță aflată în trecere cum e mâncarea, mi-a luat bucuroasă comanda, însă mi-a spus cu sinceritate că servirea va dura foarte mult. Avantajul a fost că-n restul serii, cam din patruzeci în patruzeci de minute, chelnerița aducea la masa mea câte ceva și mă asigura că nu mă uitase. În general, a adus lucruri care aveau

să-mi fie utile când voi fi primit, în sfârșit, mâncarea – sare și piper, tacâmuri înfășurate într-un șervețel de hârtie –, dar o dată a adus o felie de pâine cu unt, pe care am înfulecat-o mai mult sau mai puțin dintr-o singură înghițitură, cum înghite broasca o muscă. Pe la 20:40 mi s-a adus un castron cu supă aburindă și delicioasă, iar după alt răstimp lung am primit felul principal, pește cu cartofi prăjiți. Între aceste feluri am consumat un mic bol cu sos tartar, o bucățică de unt și multe halbe de bere. Am mai învățat că, dacă bei suficient, cina nu mai contează prea mult.

Pe la ora zece seara, chelnerița m-a întrebat dacă vreau budincă și am căzut împreună de acord imediat că e improbabil să mai trăiesc suficient ca să mă bucur de ea, așa că ne-am rezumat la încă o halbă de bere și la nota de plată. Până la urmă, a fost o seară minunată – dar, pe de altă parte, cine a băut șapte sau opt halbe de bere și nu s-a simțit bine?

După aceea am descoperit că e posibil să te îmbeți atât de tare, încât să mergi doi kilometri și jumătate în direcția greșită, până la hotelul la care stăteai pe vremuri, și să petreci treizeci de minute dând ocol clădirii și întrebându-te de ce e îmbrăcată în schele și de ce cheia ta nu se potrivește în nici o ușă. După asta nu-mi amintesc nimic în detaliu, dar m-am trezit a doua zi dimineață în patul meu, la hotelul corect, încălțat cu un pantof și complet îmbrăcat, în poziția (și simțindu-mă remarcabil de aidoma) unui individ tocmai căzut din copac.

II

Nu-i așa că e uimitor cât de mulți pot fi cei care te urăsc? Pe majoritatea dintre ei nici măcar nu-i vei cunoaște vreodată, și totuși le ești profund antipatic. Toți cei care scriu software la Microsoft te urăsc, la fel și majoritatea celor care răspund la telefon la Expedia. Și cei de la TripAdvisor te-ar urî, dacă n-ar fi atât de idiști. Aproape toți angajații hotelurilor de pe faleză te detestă, ca și angajații companiilor aeriene, fără excepție. Toți cei care au lucrat vreodată pentru British Telecom, inclusiv unii care au murit înainte să te naști, te urăsc; BT angajează în India echipe imense pentru serviciul clienți doar ca să te urască.

Dar nimeni, absolut nimeni nu te urăște mai mult ca indivizii care fac adăposturile din stațiile de autobuz engleze. N-am idee de ce, însă dorința lor cea mai sinceră, gândul obsesiv care-i mână în fiecare zi de muncă e să aibă grijă ca nici un utilizator al adăposturilor din stațiile de autobuz din Regatul Unit să nu trăiască nici măcar un moment de confort. Așa că-ți pun la dispoziție, ca să te odihnești, doar o stinghie de plastic roșu, înclinată într-un unghi atât de ascuțit încât, dacă nu te proptești vigilent în picioare, aluneci ca un ou făcut ochi de pe teflon.

Motivul pentru care aduc asta în discuție e că a doua zi dimineată, după micul dejun, am ieșit să mă plimb pe faleză și am trecut pe lângă un adăpost nou dintr-o stație de autobuz care n-avea nici măcar o stinghie înclinată, ci un simplu stâlp – ca stâlpii unei schele, dar mai lucios – sprijinit în trei picioare. Am intrat în adăpost și l-am încercat, doar de curiozitate. Să stai pe el era de-a dreptul dureros. Dumnezeu știe ce ar pricepe din el un pensionar. Adăpostul mai era și urât. Adăposturile din

stațiile de autobuz erau pe vremuri ca niște căsuțe, cu acoperiș înclinat și bancă de lemn încastrată. Acum sunt simple tuneluri de vânt cu reclame.

Așa că întrebarea mea e una serioasă. De ce trebuie să fie atât de oribile lucrurile astea? Marea Britanie avea cândva un fel de instinct pentru fabricarea unor obiecte de uz curent care făceau viața mai plăcută. Nu cred că vreo altă țară a conceput mai multe obiecte față de care să simți atașament și afecțiune – taxiuri negre, autobuze etajate, firme de cârciumă, stâlpi de iluminat victorienți, cutii poștale și cabine telefonice roșii, casca absurd de nepractică, dar fermecătoare a polițiștilor și multe altele. Lucrurile astea n-au fost întotdeauna din cale-afară de eficiente sau de practice – deschiderea ușii din fontă a unei cabine telefonice putea să ceară un efort aproape supraomnesc dacă bătea vântul –, însă dădeau vieții o calitate și un caracter distinctiv care scoteau Marea Britanie în evidență. Iar acum au dispărut aproape toate. Chiar și taxiurile negre din Londra lasă locul dubelor Mercedes cu uși automate care-l fac pe șofer să strige la tine dacă încerci să le deschizi singur, iar polițiștii poartă veste galbene care-i fac să semene cu lucrătorii de la căile ferate. Lumea din jurul nostru devine tot mai de rahat în nenumărate privințe mărunte. Ei bine, asta nu-mi place deloc.

Mă îndreptam spre Mousehole, un sat pescăresc renumit pentru frumusețea sa. Numele curios (pronunțat *mauzul*) are o proveniență incertă, dar probabil că vine de la vreun cuvânt vechi din dialectul comitatului Cornwall. Satul se află la vreo cinci kilometri de Penzance, pe drumul de coastă. Era o dimineață frumoasă și, fiind duminică, liniștită. Golful Mount

oferea o priveliște scânteietoare și tihnită. Undeva, între satele Newlyn și Mousehole, am dat peste vechea stație de bărci de salvare Penlee și m-am oprit brusc, deoarece știam că era celebră pentru ceva anume, dar nu-mi aminteam pe loc pentru ce. Un panou informativ de lângă stație a completat detaliile pe care nu mi le putea furniza memoria. Acolo avusese loc cu vreo treizeci de ani înainte un act de mare, dar tragic eroism.

În seara de 19 decembrie 1981, un cargobot mic, *Union Star*, în voiajul său inaugural din Olanda spre Irlanda, a dat de necaz pe marea agitată din largul coastei Cornwallului. În timpul zilei fusese furtună, care la începutul serii se transformase într-o vijelie de forța 12 – cea mai puternică din regiune de ceva vreme. Pe lângă echipajul obișnuit, format din cinci oameni, la bordul *Union Star* se aflau și soția și fiicele adolescente ale căpitanului, pentru ca familia să poată sărbători Crăciunul împreună în Irlanda. În cele mai proaste condiții posibile, motoarele s-au defectat și nava, neputincioasă, a intrat în derivă. Când s-a aflat de apelul SOS la cârciuma din Mousehole, căpitanul stației, Trevelyan Richards, a ales șapte bărbați și au pornit toți imediat spre stație. Barca de salvare de la Penlee a fost scoasă la apă cu mare greutate și a ajuns la nava avariată, unde a reușit cumva să tragă în dreptul ei și să preia patru persoane de la bord. Asta a fost în sine o realizare extraordinară. Valurile atingeau și cincisprezece metri înălțime.

Căpitanul Richards a contactat țărmul prin stație, anunțând că echipajul îi aduce la mal pe cei patru oameni salvați și că apoi se va întoarce după ceilalți. Acela a fost ultimul său mesaj. Se presupune că în clipa următoare un val a izbit ambarcațiunile una de cealaltă și s-au scufundat amândouă. Indiferent ce s-a întâmplat, șaisprezece oameni și-au pierdut

viața. Stația Penlee n-a mai fost folosită niciodată, ci a fost păstrată exact așa cum rămăsese în noaptea aceea, ca un memorial etern.

Nu mă gândisem niciodată cu adevărat la cât de extraordinară e Societatea Regală Națională a Bărcilor de Salvare. Gândiți-vă puțin. O navă la ananghie cere ajutor și opt oameni – învățători, instalatori, proprietarul cârciumii – lasă totul baltă și ies pe mare, indiferent de vreme, fără să comenteze, punându-și viața în primejdie ca să încerce să ajute niște străini. Există ceva mai curajos și mai nobil? Societatea – m-am documentat mai târziu – e o organizație condusă de voluntari și finanțată în întregime din donații publice. Are 233 de stații pe tot cuprinsul coastelor britanice și înregistrează, în medie, 22 de ieșiri pe mare într-o zi. Salvează în medie 350 de vieți pe an. Există momente în care Marea Britanie e cea mai admirabilă țară din lume – realmente cea mai admirabilă. Acesta a fost unul dintre acele momente.

Povestea asta n-a făcut decât să-mi sporească admirația față de Mousehole, care e oricum o localitate de-a dreptul fermecătoare. Are străzi înguste și aiuritor de șerpuite. Multe sunt prea strâmte pentru mașini. Câteva alei seamănă mai degrabă a scări decât a străzi. La poalele satului se află un mic port împrejmuț de un zid protector. Marea era la reflux, așa că bărcile stăteau strâmb pe alge și pe mîl. Mai încolo, marea scânteia în soarele dimineții. Muntele St. Michael lucea de cealaltă parte a golfului, ca un galion din piatră. Ship Inn, întruchiparea cârciumii perfecte, dădea spre port. De acolo pornise echipajul bărcii de salvare. Pe zidul frontal se afla o placă în memoria fostului proprietar, Charles Greenhaugh, unul dintre cei opt săteni din Mousehole care au murit în noaptea

aceea. Fiind duminică dimineața devreme, satul era tăcut, peste tot era închis, așa că am hoinărit puțin, am admirat priveliștea și apoi am făcut o plimbare lungă și oarecum meditativă înapoi spre Penzance.

La Penzance, stând lângă mașină cu un atlas rutier deschis la Cornwall și încercând să mă gândesc ce să fac mai departe, privirea mi-a căzut pe un loc în care nu mai fusesem și la care nici măcar nu mă mai gândisem de patruzeci de ani: Tintagel.

Așa mi-am găsit destinația următoare. De fapt, nu știu de ce, pentru că n-am amintiri profunde și plăcute despre el. Nici măcar nu mi-a plăcut prima oară, dar am simțit un fel de compulsie să-l vizitez iar. Cred că însuși faptul că nu-l mai văzusem de patruzeci de ani l-a făcut, automat, interesant. Eram curios nu atât să revăd Tintagel, cât să văd ce-mi mai aminteam, dacă-mi mai aminteam ceva.

Dacă nu știți, Tintagel e un promontoriu cu un castel în ruină, asociat prin tradiție cu regele Arthur, străjuind de la înălțime o mare frământată, pe o porțiune mohorâtă a coastei Cornwallului, între Newquay și Bude. E la doar 12-13 kilometri de A39, principala șosea ce străbate nordul Cornwallului, însă drumurile care duc într-acolo sunt atât de labirintice și înaintezi atât de încet, încât distanța pare mult mai mare. La prima mea vizită am mers la Tintagel pe jos, de la Camelford, fără să-mi dau seama că va trebui să intru în gardul viu ori de câte ori trecea un vehicul – nu foarte des, din fericire –, și am descoperit cu surprindere că traseul era mai lung și totodată mai derutant decât indicau cei vreo doi centimetri și jumătate pe care-i ocupa pe harta mea. În timp ce stăteam la o răspântie fără indicatoare, cu harta desfăcută, confuz, o mașină străveche

și răblăgită a oprit în dreptul meu, un geam coborând zgomotos.

— Mergeți la Tintagel? a întrebat o femeie cu o voce distinsă.

M-am aplecat ca să mă uit în interiorul mașinii. Pe locul pasagerului se afla o altă femeie.

— Da!

— Urcați. Vă ducem noi.

M-am strecurat, recunoscător, pe bancheta din spate, strâmtă din capul locului și mai mult sau mai puțin ticsită până la plafon cu valize și echipament de călătorie. M-am așezat cu picioarele îndoite până la urechi. Am demarat cu un vruuum subit – una dintre puținele ocazii din viața mea în care am resimțit realmente forța gravitațională. Nu știu ce fel de mașină era, dar femeia o conducea de parcă ar fi fost Stirling Moss și ne-am fi aflat pe Nürburgring. Părea scundă și aproape sferică. Însoțitoarea ei, o femeie de aproximativ aceeași vârstă, era înaltă și zveltă. Țin minte că mi-am zis că ar putea să meargă la un bal mascat elegant costumate împreună în numărul zece.

Cea sferică – soferița – a început să mă iscodească. Ce fac în Marea Britanie? Unde am fost până acum? Era deosebit de dornică să afle ce-mi plăcea și ce-mi displăcea la insulița lor. Am răspuns diplomat că-mi place totul.

— Precis există ceva ce nu vă place, a insistat ea.

Mi-am dat seama pe dată că era un scenariu fără deznodământ favorabil, așa că am spus că nu, serios, îmi place totul.

— De bună seamă că există *ceva* ce nu vă place! a insistat ea.

— Mai gândiți-vă, m-a îndemnat tovarășa ei.

— Păi, nu mă prea dau în vânt după bacon, am zis.

— Nu vă place baconul nostru! a spus femeia sferică și am văzut în oglinda retrovizoare cum i se ridică sprânceana până aproape de plafon. Și spuneți-mi, vă rog, ce are baconul englezesc?

— E diferit, atâta tot. În America e crocant.

— Și considerați că așa e mai bun, nu?

— Presupun că așa m-am obișnuit să fie.

— Când am fost la Sunt Lewey, a intervenit brusc cea slabă, am mâncat ceva ce se cheamă prăjiturici fierbinți. Poți să-ți imaginezi așa ceva, prăjiturici la micul dejun?!

— Nu sunt chiar prăjiturici, am explicat eu.

— Ba da, se cheamă prăjiturici fierbinți. Îmi amintesc foarte clar, a insistat cea slabă.

— Și cum sunt, dragă? a întrebat cea mică și rotundă.

— Păi, seamănă cu clătitele noastre.

— Dar *sunt* clătite, am spus. Doar denumirea diferă.

Femeile însă nu mă mai ascultau deloc.

— Și le mănâncă la micul dejun?

— În fiecare zi.

— Nu se poate!

— Erau cât se poate de ciudați. Și mănâncă plăcintă cu pizza.

— La micul dejun?

— Nu, la prânz și la cină. Dar nu e plăcintă, e un fel de pâine cu sos de roșii și cașcaval pe ea.

— Sună oribil.

— O, chiar așa și e! a încuviințat tovarășa ei. Cât se poate de oribilă.

— Dumneavoastră mâncați plăcintă cu pizza? m-a întrebat acuzator cea rotundă.

Am recunoscut că mănânc uneori.

— Și o preferați baconului englezesc?

Întrebarea era prea derutantă ca să răspund, așa că doar am mimat că vorbesc, dar n-a ieșit nici un cuvânt.

— E foarte curios că vă place plăcinta cu pizza, iar baconul englezesc, nu. Nu ți se pare curios, dragă? a întrebat-o cea scundă și rotundă pe cea slabă.

— Foarte curios, a încuviințat prietena ei. Dar, pe de altă parte, americanii chiar *sunt* ciudați, dacă e să fim absolut sinceri.

Cea rotundă se uita la mine în oglindă, cu ochii mijiți.

— Și ce nu vă mai place? m-a întrebat ea.

Aveam de gând să-mi mențin poziția diplomată, dar m-am trezit că spun, în pofida propriilor mele dorințe și rațiuni:

— Păi, nu mă dau în vânt nici după cârnați.

— Cârnații noștri? Nu vă plac cârnații noștri?

— Îi prefer pe cei americani.

Iar am fost exclus din conversație.

— Ai mâncat cârnați la Sunt Lewey, dragă? a întrebat-o cea rotundă pe prietena ei.

— Da, și erau foarte ciudați. Mici și cam picanți.

— Oo, nu-mi place cum sună asta!

— Nu, a încuviințat cea slabă.

Cea rotundă mă cerceta iarăși critic.

— Ei bine, sper că nu faceți foamea în țara noastră. Se pare că vă displace totul.

Afirmația era mai mult sau mai puțin corectă, dar am replicat:

— Nu, îmi plac toate celelalte.

Apoi, după vreo cinci minute, am adăugat:

— Și, apropo, e Saint Lewis. Se spune *Saint Lewis*, nu *Sunt Lewey*.

Cuvintele mele au fost întâmpinate cu tăcere și am realizat că experimentul nostru de prietenie transatlantică luase sfârșit. Drumurile ni s-au despărțit în parcare centrală de la Tintagel și ultimele cuvinte pe care le-am auzit au fost ale celei înalte și slabe:

— *Cât se poate de ciudat. Și cam prost crescut, nu crezi?*

Am lăsat acum mașina în aceeași parcare spațioasă și am pornit spre strada principală. Nu-mi aminteam absolut nimic despre comunitatea Tintagel și am înțeles imediat de ce. Era o localitate spectaculos de nememorabilă, ce consta în esență într-o singură stradă mărginită de magazine care vindeau predominant fleacuri New Age de prost gust. Era foarte aglomerată cu turiști și toate cafenelele și ceainăriile erau înțesate de lume.

Nu țineam minte nici castelul, dar nu e cu totul surprinzător, din moment ce nu există un castel pe care să-l țin minte. Sunt doar câteva rămășițe de ziduri în ruină pe un platou cu iarbă și stânci bătut de vânt, la 58 de metri deasupra mării. Istoria castelului Tintagel e cam obscură. Castelul a fost consemnat în literatură pentru prima oară într-o lucrare din secolul al XII-lea scrisă de Geoffrey de Monmouth, intitulată *History of the Kings of Britain*. Povestea, așa cum a istorisit-o Geoffrey, spunea că Uther Pendragon, regele Britaniei, s-a îndrăgostit de frumoasa soție a ducelui de Cornwall. Alarmat, ducele și-a încuiat iubita soție în fortăreața de piatră numită castelul Tintagel cât timp era plecat la luptă într-un loc depărtat. Uther, neconcepând să i se refuze ceva, l-a pus pe Merlin, vrăjitorul lui iscusit, să-l facă

să semene leit cu ducele și, astfel deghizat, regele a reușit să intre în Tintagel. Acolo și-a făcut poftetele cu soția ducelui, care nu bănuia nimic (sau cel puțin n-a protestat) și, astfel, i-a făcut ducelui prima plăcintă Cornwall, ca să zicem așa. La scurt timp după aceea, frumoasa ducesă a descoperit că e însărcinată. Pruncul născut din această legătură a fost regele Arthur.

Una dintre foarte numeroasele dificultăți ridicate de această poveste era faptul că Geoffrey scria la șase sute de ani după desfășurarea evenimentelor și se pare că oricum a inventat totul. Dacă Arthur a existat cu adevărat, ar fi putut fi oricare dintre mai multe personalități istorice, doar unele dintre ele având legătură cu Cornwallul. Camelot, reședința lui Arthur, e posibil să se fi aflat chiar în celălalt capăt al țării, în East Anglia. S-a avansat ipoteza, relativ plauzibilă, potrivit căreia numele Camelot ar veni de la Camulodunum, denumirea dată de romani orașului Colchester din Essex. Cert este că Arthur, Uther, Merlin și toți ceilalți n-au văzut niciodată castelul Tintagel, pentru că încă nu fusese construit.

M-am uitat plin de respect în jur și am citit panourile informative, după care am coborât la nivelul mării ca să arunc o privire unei formațiuni naturale numite (iarăși fără vreun fundament istoric) Peștera lui Merlin, apoi am urcat anevoios până pe culmea falezei. M-am întors în sat ca să constat că e tot înțesat de oameni; aproape nici unul nu părea să se îndrepte spre castel, ci se mulțumeau evident să scotocească prin magazine, uitându-se la lumânări, cărți de tarot și altele asemenea.

La prima mea vizită, cu atâția ani în urmă, după ce văzusem castelul, mă întorsesem în parcare sperând că prietenelor mele li se va face milă de mine și mă vor transporta înapoi în lumea

cunoscută – era unica mea speranță, oricât de slabă –, dar spațiul în care se aflase mașina lor era gol. Așa că am ieșit din localitate pe drumul pe care veniserăm, probabil fără să mă gândesc prea mult cât de nesăbuit eram să părăsesc singura zonă locuită cale de kilometri buni când se lăsa întunericul. Nu-mi pot închipui la ce deznodământ sperasem, dar n-a trecut mult până să mă apuce foamea și frigul și să mă cam rățăcesc. Acela a fost momentul în care am dat peste o casă de țară singuratică – și nu vă mint absolut deloc –, cu o firmă în față ce anunța că ofereau mic dejun și cazare. Chiar înainte să ajung la ușă, am auzit dinăuntru o ceartă însuflețită. A încetat imediat când am apăsat pe sonerie. După un minut, o femeie trasă la față a întredeschis ușa. N-a zis nimic, ci doar s-a uitat la mine cu o expresie care spunea „Ce vrei?”.

— Aveți o cameră pentru noaptea asta? am întrebat.

— O cameră?

Părea uluită. Bănuiesc că uitase mai mult sau mai puțin de firma din față. Apoi, amintindu-și, a spus repede:

— E o liră¹.

Confuz, ca întotdeauna, am crezut că descrie caracterul spațiului oferit.

— Canisă, adică locul în care dorm câinii? am întrebat șovăielnic.

— Nu, costă o liră.

— A! E în regulă.

M-a condus într-o cameră din fundul casei, la parter. Era cam rece și spartană, cu un pat îngust, un cufăr de haine lângă pat, un scrin și o chiuvetă doar cu apă rece, dar era curată.

— Există prin zonă vreun local în care să mănânc ceva? am întrebat-o.

— Nu.

— Ah.

— Pot să-ți fac ceva. Nu costă mult.

— O, ar fi minunat! am spus cu recunoștință sinceră, căci muream de foame.

— Te mai costă o liră.

— Foarte bine.

— Așteaptă aici. Îți aduc mâncarea când e gata.

M-a lăsat în cameră. Aproape pe dată, dintr-o încăpere învecinată au izbucnit cele mai sălbatice strigăte. Reieșea clar că fusesem integrat în ceartă. În următoarea jumătate de oră s-au trântit uși și sertare și au răsunat încontinuu voci furioase. Un obiect greu – poate un prăjitor de pâine – s-a izbit de perete. Pe urmă, brusc, toate zgomotele au încetat. În clipa următoare, ușa mea s-a deschis și femeia a intrat cu o tavă. Mi-a adus o cină minunată, uriașă, ce includea o felie mare de tort și o cutie de bere.

— Lasă tava în fața ușii când termini, a spus femeia.

Apoi a plecat și cearta s-a reluat, pe un ton și mai aprins, și mai furios ca înainte. Am mâncat în liniște, oarecum așteptându-mă ca ușa mea să se deschidă năvalnic dintr-o clipă în alta și un bărbat înalt de doi metri, îmbrăcat în salopetă cu bretele, să apară în prag cu un topor, dar asta nu s-a întâmplat. O dată, femeia a țipat ascutit și a zis „Las-o jos!”, iar apoi lucruri de genul „Să nu te prind că...” și „N-ai decât, nenorocitul”. S-au auzit zgomote de încăierare și un scaun căzând. După aceea s-a făcut liniște o vreme, apoi au urmat alte certuri și zgomote de obiecte aruncate. Nu știam dacă să intervin sau să fug pe fereastră. Am preferat să stau pe marginea patului și să-mi mănânc tortul. Era delicios.

M-am culcat pe la ora opt – n-aveam nimic altceva de făcut – și am ascultat sfada pe întuneric. După aproximativ o oră s-a mutat la etaj, unde a continuat cu intermitențe până pe la unsprezece, când în casă s-a făcut liniște în sfârșit, și am dormit cu toții.

Dimineața, gazda mea cea trasă la față mi-a adus un încântător mic dejun imens pe o tavă.

— După ce termini de mâncat, trebuie să pleci, mi-a zis. Eu ies și nu vreau să te las singur cu el.

A așezat tava pe scrin, mi-a acceptat cele două lire și a ieșit. Câteva minute mai târziu am auzit o mașină plecând.

Am mâncat micul dejun în circa șaptesprezece secunde, mi-am strâns lucrurile și am ieșit din camera mea pentru prima oară de la sosire. La capătul holului, în fața unei oglinzi, un bărbat își potrivea cravata. S-a uitat la mine fără nici o expresie, apoi a revenit la cravată.

Am ieșit pe ușa din față și am parcurs în pas vioi, fără să mă uit măcar o dată în spate, cei șase kilometri până la Boscastle, unde am urcat în primul autobuz care mergea undeva. Asta se întâmpla în 1972. Cu excepția celor câteva vizite la Penzance, nu mă mai întorsesem de atunci în Cornwall.

[1.](#) În engleză, „It’s a pound”, dar poate însemna și „E o canisă”.

Capitolul 13

Britannia străveche

Nu am tratat cum se cuvine monumentul de la Stonehenge când am mers acolo în *Însemnări de pe o insulă mică*, dar pe vremea aceea nici el nu se trata altfel. Pe atunci, parcare și centrul turistic erau situate convenabil, dar neplăcut în apropierea cercului megalitic, la o aruncătură de băț de aglomerata șosea A344. Centrul turistic avea căldura și farmecul unei hale din prefabricate. Expozițiile erau zgârcite, iar bufetul cu gustări, jalnic. Toată treaba era considerată în general o rușine națională.

Ei, dar ce transformare! Astăzi, un centru turistic nou și elegant se înalță sticlos și îmbietor, ascuns discret după un deal învecinat, cu un spațiu de expoziție generos ce include exponate informative și tehnologie din epoca spațială. Vechea parcare, vechiul centru turistic și o bună bucată din vechea A344 au fost îndepărtate, iar locul pe care-l ocupau e acoperit cu iarbă, o îmbunătățire minunată. A existat cândva și un plan de a devia într-un tunel foarte aglomerata șosea A303, care trece pe la marginea sudică a sitului, astfel încât Stonehenge să redevină minunea tăcută și solitară care a fost cândva, însă planul a fost respins în cele din urmă, fiind considerat prea costisitor. Totuși, cu îmbunătățirile recente, Stonehenge e de o mie de ori mai plăcut decât era până cu vreo doi ani în urmă.

Noua situație nu încântă pe toată lumea. Pentru mulți vizitatori americani, Stonehenge e doar un popas într-un tur năvalnic de o zi de la Londra, care mai include castelul Windsor, Bath și, câteodată, Stratford-upon-Avon. Pe vremuri, turiștii de acest fel puteau să aibă parte de experiența Stonehenge completă – să vadă megaliti, să arunce o privire în magazinul de suvenire, să descopere, consternați, că nu există nachos sau pizza de vânzare, să cumpere o cutie cu caramelle pe care s-o mănânce până când aveau acces la ceva mai brânzos, să meargă la toaletă, să-și pună o pelerină de plastic pentru că, evident, sosise momentul să arate ușor ridicol, apoi să urce în autocar și să plece – totul, în aproximativ zece minute. Acum, noul centru turistic fiind la peste un kilometru și jumătate de megaliti, doar drumul cu mașina până la sit ia zece minute – mai mult decât își permit să petreacă cei care vizitează sudul Angliei într-o zi.

Eu însă am fost vrăjit de când am ajuns acolo. Taxa de intrare, 14,90 de lire, mi-a scos doar un slab strigăt de durere. Noul spațiu expozițional era excelent – în măsura în care aceste spații pot fi astfel. Sarcina e imposibilă. Expoziția trebuie să mulțumească oameni cu creier, interese și aptitudini lingvistice de toate nivelurile și să țină mulțimea în perpetuă mișcare, pentru a permite un flux constant de nou-sosiți, așa că n-are voie să invite la zăbavă. Dar odată luat în calcul acest aspect, e strașnică.

Multe dintre informațiile pe care le avem despre Stonehenge sunt surprinzător de recente. Pe aproape toată durata vieții mele s-a crezut că Stonehenge datează aproximativ din 1400 î.Hr., dar acum se știe că e cu un mileniu mai vechi, iar o mare parte din lucrările de pământ înconjurătoare sunt și mai vechi.

Imensul șanț oval cu o lungime de circa trei kilometri e cu sute de ani mai vechi decât Stonehenge, la fel și mulți tumuli și multe alei pentru procesiuni. Locul acesta are ceva care a atras oamenii cu mult înainte să decidă cineva să ridice aici un monument megalitic. Au venit oameni de pretutindeni – din Europa continentală și din zona Highlands a Scoției –, dar cu ce scop anume, probabil că nu vom ști niciodată.

Firește, nimic nu e mai misterios decât marele cerc megalitic propriu-zis. Stonehenge pe care-l vedem azi a fost construit din două tipuri de piatră: sarsen, o gresie extrem de tare din care sunt făcute imensele blocuri verticale, și calcantit, care a fost folosit pentru blocurile mai mici, împrejmuitoare. Blocurile de sarsen au fost aduse din Marlborough Downs, niște dealuri descrise în general drept învecinate, dar încercați voi să târâți un pietroi de 36 de tone de-a lungul a 32 de kilometri de teren deschis și observați cât de des folosiți cuvântul „învecinat”. Astăzi mai rămân în picioare 17 menhire, însă cândva se poate să fi existat 30. Blocurile de calcantit, mai mici, dar mai numeroase – vreo 80 cu totul – au venit de la 290 de kilometri depărtare, de pe Preseli Hills din vestul Țării Galilor. Acest lucru e cu adevărat extraordinar. Cum au știut oamenii din zonele mai joase ale Angliei de existența unor roci speciale pe un vârf de munte, în îndepărtata Țară a Galilor? De ce să facă efortul imens necesar pentru a le aduce tocmai pe Câmpia Salisbury? Nu pentru a completa marele cerc megalitic pe care-l vedem azi. Acum știm că blocurile de calcantit au fost aduse la Stonehenge cu cinci sute de ani înainte de construirea monumentului megalitic. E tot o informație recentă, cunoscută abia din anul 2009. La fel ca tot ce ține de Stonehenge, cu cât

aflăm mai multe, cu atât monumentul devine mai uimitor și mai inexplicabil.

Când am vizitat prima oară Stonehenge, la începutul anilor 1970, încă mai aveai voie să hoinărești printre megaliți, să-i atingi, să te sprijini și să te cocoți pe ei. La scurt timp după aceea însă practica asta a fost eliminată, în interesul conservării, și toți vizitatorii au trebuit să rămână pe o cărare circulară periferică, ceea ce e păcat, desigur. Noul centru turistic a răspuns la această problemă amplasând chiar în fața două copii în mărime naturală – una din calcantit și una din sarsen. Vizitatorii pot să pipăie și să cerceteze ambele tipuri de piatră înainte de a vedea monumentul, lucru care ajută foarte mult. Sarsenul e o gresie, dar e mai tare decât granitul. Blocul din fața centrului pentru vizitatori e așezat pe o parte, pe niște bușteni, ilustrând cum se crede că au fost transportate. E o idee de prezentare genială, pentru că așa îți faci o impresie despre imensitatea și greutatea pietroiului.

Majoritatea oamenilor se deplasează de la centrul turistic la monumentul Stonehenge cu un fel de trenuleț, dar destul de mulți aleg să meargă pe jos – o variantă mult mai bună, pentru că-ți dă ocazia să te obișnuiești cu peisajul și să-ți faci o impresie despre întinderea Câmpiei Salisbury. Vezi megaliții pentru prima oară de la vreo opt sute de metri distanță, mai jos de tine, când ieși dintr-un pâlț de copaci de pe coama unui deal lung și nu foarte înalt.

La început par surprinzător de modești, chiar mici – până la urmă, suntem obișnuiți să vedem catedrale și alte structuri mărețe –, dar, cu puțin efort, îți poți imagina uimirea pe care monumentul trebuie s-o fi trezit oamenilor care nu văzuseră niciodată ceva cel puțin comparabil. Și, de fapt, nu trebuie să

faci nici un efort ca să te amuțească frumusețea și măreția lui desăvârșite. Realizezi pe dată că e una dintre cele mai frumoase, mai extraordinare creații omenești din toate timpurile și e cu atât mai remarcabilă pentru că n-are precedent. Stonehenge e o minune nu numai datorită energiei și aptitudinilor organizatorice necesare pentru construirea lui, ci și datorită viziunii aflate la baza lui.

Cum, în toate sensurile cuvântului, a fost construit? Cum i-a venit cuiva ideea, cum a convins sute de oameni să participe la demers, cum a găsit și a ales blocurile de piatră potrivite, cum le-a transportat prin țară, le-a dat forma perfectă și le-a săltat în poziție verticală? Cum a putut un om să conceapă un ansamblu atât de armonios, într-o lume în care nu exista nici un termen de comparație, e un mister imposibil de elucidat. Și totul a fost făcut de oameni care nu aveau unelte din metal, nimic mai ascuțit decât osul sau cornul.

De ce a fost construit monumentul în acest loc anume e o întrebare la care nu se poate răspunde cu ușurință, nici măcar sub forma unor speculații. Locul nu e neapărat remarcabil. Nu-l deservește un fluviu maiestuos, nici nu e într-un peisaj grandios. Toate materialele necesare pentru construirea Stonehenge se aflau la mare distanță. Trebuie să fi existat și alte locuri, mai accesibile pentru pelerini. Și totuși, din nu se știe ce motiv, un număr necunoscut de oameni a investit cantități imense de energie în crearea uneia dintre structurile literalmente perfecte făcute vreodată. Atenția la detaliu e covârșitoare. Locul e înclinat, dar constructorii au luat în calcul acest lucru, dând cu grijă blocurilor verticale înălțimi diferite, astfel încât buiandrugii să fie perfect orizontali de jur împrejur. Megaliții nu sunt așezați pe sol, ca piesele de domino pe o masă,

ci sunt îngropați în pământ, în unele cazuri până la doi metri și jumătate adâncime, ca să nu cadă. Cineva a vrut ca ei să fie tot în picioare 4.500 de ani mai târziu. Buiandrugii sunt ușor curbați, ca să încununeze perfect o structură circulară. Acest monument a fost proiectat meticulos.

Și totuși, după toată această grijă, se pare că Stonehenge a fost folosit doar timp de două generații, apoi a fost părăsit. Motivul care i-a făcut pe oameni să-l abandoneze are toate șansele să rămână pe veci cel mai mare mister dintre câte există.

Cum vă puteți aștepta, toate acestea m-au aruncat într-o stare meditativă. Urcând dealul lung și nu foarte înalt, la întoarcere, m-am întrebat într-o doară ce ar fi creat constructorii monumentului Stonehenge dacă ar fi avut buldozere și camioane mari pentru transportul materialelor și computere care să-i ajute la proiectare. Ce ar fi creat dacă ar fi avut toate instrumentele de care beneficiem noi? Apoi am trecut de culmea dealului, cu vedere spre centrul turistic, cu cafeneaua și magazinul de suvenir, trenulețul și parcare uriașă, și mi-am dat seama că, aproape sigur, răspunsul la întrebare era în fața ochilor mei.

Mă îndreptam spre Norfolk, dar Muzeul de Istorie Naturală din Londra avea o expoziție specială pe care voiam de câțva timp s-o văd, extrem de relevantă pentru East Anglia, așa că am făcut un popas acolo. Muzeul de Istorie Naturală e o clădire splendidă și complexă, cu o sală centrală imensă, dominată de scheletul unui *Tyrannosaurus rex* ce pare a fi gata să atace și să devoreze pe oricine intră pe ușile principale, idee care, la drept vorbind, n-ar fi rea deloc în ziua de azi.

Îmi amintesc Muzeul de Istorie Naturală plin ochi cu exponate și părând aproape infinit. Coridoarele lungi de la parter, liniștite, având o lumină calmă, erau pline cu vitrine înalte conținând animale împăiate de toate felurile imaginabile. Parcă te-ai fi aflat într-o grădină zoologică încremenită. Puteai să studiezi animalele îndeaproape, să le observi privirea neclintită, blana și musculatura, să-ți faci o impresie despre forța și iuțeala lor, să te minunezi de ingeniozitatea și diversitatea naturii. Era fascinant, chiar palpitant. Mai ales îmi amintesc Muzeul de Istorie Naturală aproape gol și dominat de liniște, ca o bibliotecă.

Acum nu e niciodată calm sau pustiu. E luminat puternic în permanență, e zgomotos și oribil. Acolo unde te ademenea înainte o galerie lungă, plină de animale împăiate și vitrine, se află acum un magazin de suvenir. De fapt, nici măcar nu e magazin de suvenir, ci de jucării. Au apus vremurile când puteai să-ți păcălești copiii cu un penar și o radieră. Parcă erai la Hamley's.

Vizitatorii erau gălăgioși, animați, majoritatea străini. Atmosfera era cea a unui *suk* din Orientul Mijlociu sau a străzilor din jurul unui stadion de fotbal înaintea unui meci important. N-avea absolut nimic agreabil. Mi-am făcut loc prin îmbulzeală până la o expoziție specială, intitulată „Un milion de ani din istoria omenirii”, care avea drept subiect primii locuitori ai Britanniei. Îmi doream de câteva săptămâni s-o văd, dar mai cu seamă acum, că mă îndreptam spre East Anglia, căci acolo începe povestea omului în Britannia.

S-a dovedit că oamenii au tot circulat în Britannia. Ținutul a fost ocupat și părăsit de cel puțin șapte ori. Aceste sosiri și plecări nu au întotdeauna logică. Acum jumătate de milion de

ani, Britannia avea o populație relativ substanțială, dar mai apoi, vreme de circa 100.000 de ani, n-a avut nici ȋipenie de om, cu toate că ȋn acea perioadă clima a fost blândă, iar hrana, abundentă. Ȋn alte perioade, cȃnd ȋinutul era acoperit de gheață groasă de zeci de metri, oamenii au escaladat toate obstacolele ca să ajungă aici. Pe tot parcursul ȋndelungatei epoci paleolitice, oamenii au venit și au plecat contrar a ceea ce le spunea natura să facă. Am putea zice că și azi procedează la fel.

Ȋn anul 2000, un arheolog amator pe nume Mike Chambers, plimbȃndu-se pe plaja de la Happisburgh, ȋn Norfolk, a observat o cremene cioplită ce ieșea dintr-o faleză ȋnaltă și sfărȃmicioasă, la o adȃncime la care nu avea ce să caute o asemenea cremene. De-a lungul următorilor cinci ani, o echipă de arheologi de la o universitate a mai excavat 32 de bucăȋi de cremene cioplită – adică obiecte lucrate de mȃna omului –, care s-a dovedit că provin din negurile timpului, rămase de la un popor atȃt de depȃrtat ȋn timp de noi, ȋncȃt nu știm nimic despre el. Oamenii de la Happisburgh nu erau oameni moderni. Nu erau nici măcar ca John Prescott. De obicei, sunt incluși ȋntr-o specie numită *Homo antecessor*, adică „primii oameni”, ȋnsă asta e doar o presupunere. N-au lȃsat nici o urmă directă, ci doar rămășiȋele de cremene ale hȃrniciei lor. Indiferent de identitatea lor, au fost primii oameni descoperiȋi pȃnă acum ȋn Britannia, care au trȃit ȋn urmă cu aproape un milion de ani (de unde și numele expoziȋiei).

Cel puȋin alte două specii timpurii de om au trecut prin Britannia ȋnainte de sosirea lui *Homo sapiens*: *Homo heidelbergensis* și *Homo neanderthaliensis* (adică neanderthalienii). Singura populație permanentă de pȃnă acum e cea actuală, iar ea datează de doar 12.000 de ani, ceea ce

înseamnă că Britannia se numără, de fapt, printre zonele lumii în care omul modern s-a stabilit mai recent. În această privință e mult mai tânără decât Americile sau decât Australia.

Expoziția era exact așa cum trebuie să fie o expoziție: bine gândită, informativă, captivantă, luminată blând, într-un mediu minunat de liniștit. În afară de mine mai erau doar doi vizitatori, fără îndoială pentru că intrarea costa destul de mult, 9 lire. Curatorii adunaseră foarte multe materiale care nu mai fuseseră laolaltă niciodată – cel mai vechi craniu de neanderthalian din Britannia, cea mai veche suliță din lume, securi și răzuitoare de toate formele și mărimile, inclusiv cele găsite la Happisburgh –, astfel că puteai să urmărești toată povestea așezărilor umane timp de aproape un milion de ani. Însă cele mai hipnotizante exponate erau două manechine în mărime naturală și parcă vii – un neanderthalian și un om modern timpuriu. Fuseseră realizate de doi frați olandezi, Adrie și Alfons Kennis, care sunt genii – vă asigur că nu exagerez – când e vorba de reconstruirea ființelor omenești. Manechinele au fost făcute așa încât să arate a indivizi, nu a arhetipuri, astfel că, intrând în acea încăpere, parcă te-ai fi aflat lângă un neanderthalian real, viu și un om modern timpuriu la fel de real – o experiență foarte stranie.

Neanderthalianul era scund, cam de un metru șaizeci înălțime, dar cu o constituție robustă și o înfățișare aspră. Neanderthalienii sunt un minunat mister. În primul rând, creierul lor era mai mare decât al nostru. Au supraviețuit unor ere glaciare, dar n-au lăsat dovezi cum că ar fi învățat să coasă. Multă vreme s-a crezut că nu ne-am încrucișat cu ei, dar acum știm că suntem neanderthalieni în proporție de 2%. Nu știu de ce se opun atât de mult oamenii de știință ideii încrucișării

speciilor. Trebuie doar să te gândești la oamenii moderni cu care s-au culcat mulți dintre noi și n-o să te miri dacă găsești printre ei vreo câteva fecioare neanderthaliene. Se pare că între darurile genetice pe care ni le-au lăsat neanderthalienii se numără părul roșcat, pentru care le mulțumim! În comparație cu un neanderthalian, omul modern timpuriu părea delicat, aproape eteric. Era mai înalt cu câțiva centimetri buni, dar considerabil mai puțin robust. Nu încapă îndoială că un neanderthalian ne putea snopi în bătaie cu ușurință. Probabil că și femeile neanderthaliene, ceea ce poate că explică de ce suntem doar 2% neanderthalieni, în loc de 50%. Nenorocitele alea erau prea feroce pentru noi.

În apropiere se afla reprezentarea în ghips a capului unui *Homo antecessor*, părând, nu știu de ce, neobișnuit de fericit. *Homo antecessor* a fost o specie absolut nouă, descoperită în nordul Spaniei, în 1994. N-a mai fost întâlnită nicăieri altundeva. Nimeni nu știe, de fapt, dacă oamenii din Norfolk erau *Homo antecessor*. S-a presupus că erau, pentru că provin din aceeași epocă, însă ar putea fi în întregime altceva, chiar și o specie cu totul nouă. Modelul de la Muzeul de Istorie Naturală sugera un umanoid cu o fire plăcută, dar nu prea inteligent, însă și asta e doar o presupunere.

Expoziția se încheia, inevitabil, cu un magazin temporar de suveniruri. Nu acuz neapărat muzeul. Asta se întâmplă când unei instituții i se spune să ofere intrare gratuită tuturor, dar și să se finanțeze singură cumva. Nu m-ar surprinde deloc să descopăr, la următoarea mea vizită, că spațiul respectiv e ocupat de un Tesco Express.

Am aruncat o privire și în restul muzeului. Peste tot, exponatele erau depășite și jerpelite. Sala „Târâtoarelor

înflorătoare”, care nu cred că s-a schimbat de când mi-am dus copiii s-o viziteze, în anii 1980, e plină de glume într-un stil care te face să vrei să-ți tragi un glonț în cap. Multe dintre indicatoare erau pe jumătate șterse; instituția devenea treptat Muzeul de Istorie Naturală. Peste tot, etichetele erau pur și simplu prost gândite și banale. În secția de ecologie, fotografia unui delfin cu capul ieșit din apă, având un aer vesel și prietenos, era însoțită de următorul mesaj (reprodus aici integral): „În anul 2004, parlamentarii au cerut interzicerea pescuitului de biban-de-mare în sud-vestul Angliei, în urma presiunilor exercitate de protestatari în sensul reducerii numărului de delfini înecați anual în plasele traulerelor”. Regret, dar trebuie neapărat să analizăm puțin fraza asta ridicolă. În primul rând, anul 2004 a fost demult. S-a mai întâmplat ceva de atunci? Cu eticheta asta e clar că nu s-a întâmplat nimic. Câți parlamentari au cerut măsuri? Trei? Cinci sute? Câți? S-a dat vreo lege? A fost pusă în aplicare? A existat un motiv de îngrijorare aparte legat de pescuitul bibanului-de-mare în sud-vestul Angliei? De ce nu legat de pescuitul în general din apele Marii Britanii – sau din lume? Chiar și atunci când erau proaspete, informațiile astea erau neinteresante și insuficiente. Acum sunt pur și simplu depășite, o rușine pentru muzeologie sau cum s-o fi chemând activitatea oamenilor astora. Întregul muzeu arăta așa. Animalele împăiate din vitrine, care-mi fermecaseră cândva copiii, se află în depozit, socotite probabil prea demodate ca să fie expuse în secolul XXI.

Mezaninul cu vedere spre sala cea mare avea pe vremuri o secție de antropologie bine realizată, într-o parte, și alte animale împăiate, în cealaltă. Acum, secția de antropologie e doar un coridor pustiu, iar partea cealaltă e ocupată în

întregime de o cafenea – una dintre cele minimum cinci din clădire. Treptat, m-am dumirit ce se întâmplă. Muzeul de Istorie Naturală nu-și mai permite să fie muzeu, așa că directorii îl transformă pe ascuns într-un complex de restaurante. Acum, când vin aici cu nepoții, putem mânca și bea ceva la o masă, iar eu le pot povesti cum era pe vremuri. „Acolo, unde e automatul de înghețată, exista o vitrină cu un urs polar înăuntru. Bea tot și apoi te duc jos, să-ți arăt unde era balena albastră. Ne putem lua de acolo niște cartofi prăjiți ondulați.” Nu va fi la fel de informativ sau de educativ, dar cred că va fi viabil din punct de vedere financiar.

Imediat dincolo de noua cafenea de la etaj se afla o vitrină solitară și, o clipă, am crezut că am dat peste o rămășiță trecută cu vederea din muzeul altădată incitant și interesant, dar a fost o alarmă falsă. De fapt, era o reclamă la Down House, reședința din Kent a lui Charles Darwin. Nu exista nici o informație despre viața și realizările lui Darwin, nimic despre călătoria navei *Beagle* sau despre evoluție sau orice altă informație care să poată fi socotită cât de cât instructivă, ci doar o recomandare de a-i vizita casa.

Nu spunea absolut nimic nici despre calitatea gustărilor de la fața locului, așa că am decis să nu risc.

Capitolul 14

East Anglia

I

Într-o frumoasă dimineață însorită de vară, mergeam pe cărarea de pe coasta din Norfolk, între Holkham și Blakeney, când, după o cotitură, am găsit drumul blocat temporar de o femeie cu câinele ei. M-am oprit lângă femeie și am privit împreună cum câinele scoate trist trei cârnați moi pe cărare.

— Nu vi se pare puțin dezgustător, așa, drept pe cărare? am întrebat pe un ton de curiozitate autentică.

— Locuiesc în zonă, a răspuns ea, de parcă asta ar fi explicat tot.

Vorbea afectat.

— Și asta vă dă dreptul să-i permiteți câinelui dumneavoastră să se răhățească pe cărări?

— O să acopăr, a zis ea iritată, ca și cum insistam inutil asupra subiectului. Poftim!

A tras cu pantoful niște frunze uscate peste ispravă, transformând ofranda câinelui dintr-un pericol evident într-un fel de mină de teren fecală.

— Gata! a exclamat ea și m-a privit cu satisfacție, de parcă asta ar fi rezolvat tot.

Am fixat-o cu privirea câteva clipe lungi, oarecum fascinat, apoi am ridicat bățul de drumeție deasupra capului și, calm, am omorât-o în bătaie. Când nu s-a mai mișcat deloc, i-am rostogolit de pe potecă trupul generos, îmbrăcat de la Barbour, până-n mlaștina cu trestii, unde s-a scufundat cu un bâldâbâc satisfăcător. Apoi m-am uitat pe hartă și mi-am reluat plimbarea, întrebându-mă dacă există în Blakeney vreun local în care să pot bea un ceai la ora aceea.

Îmi place Norfolkul. Am locuit acolo zece ani, până-n 2013, și am căpătat convingerea că Norfolkul n-are nici un neajuns pe care nu l-ar putea rezolva câteva dealuri și puțină diversitate genetică. După cum spunea fiul meu Sam: „Norfolk: prea mulți oameni, prea puține nume de familie”.

Deși n-are locuri neapărat spectaculoase, unele părți ale comitatului sunt cel puțin plăcute, afirmație mai valabilă pe coasta din nordul Norfolkului decât oriunde altundeva. Cale de vreo cincisprezece kilometri, între Wells-next-the-Sea (și ce nume frumos!) și Cley, are pe partea dinspre mare o vastă întindere de mlaștini sărate. Ele sunt întretăiate de canale, unele chiar adânci, care se umplu cu apă remarcabil de rapid la flux. E foarte ușor să te rătăcești în fuioarele ceturilor reci pe care le mătură vântul dinspre Marea Nordului și să te trezești blocat, foarte posibil din toate părțile, pe o insulă mlaștinoasă tot mai mică.

Nordul Norfolkului e îndrăgit de proprietarii londonezi de case de vacanță; i se spune adesea Chelsea-on-Sea. Însă domnea o liniște bine-venită, comparativ cu sud-vestul țării. Pe această porțiune de coastă funcționează cel mai bun și mai inteligent serviciu rural de transport în comun cu autobuzul din câte cunosc. Cu niște ani în urmă, Coasthopper, firma care asigură

acest serviciu, s-a descotorosit de toate autobuzele sale încete, de mărime obișnuită, și a investit într-un parc de microbuze numite Hopper, cu promisiunea că vor circula microbuze în fiecare direcție, la intervale de cel puțin jumătate de oră. Pentru că e demn de încredere, serviciul s-a dovedit a fi extrem de popular și în rândul localnicilor, și în rândul turiștilor. Unul dintre șoferi mi-a spus odată, cu mândrie, că e cel mai folosit serviciu rural de transport în comun cu autobuzul din țară. Dacă faci o drumeție pe cărarea de coastă, serviciul îți permite să-ți întrerupi drumul oricând, în caz că obosești sau vine o furtună. Mai înseamnă și că îți poți lăsa mașina într-o localitate precum Holkham sau Wells, ca să străbați coasta pe jos până la Sheringham și, de acolo, să te întorci cu microbuzul la mașina ta. Exact asta făceam eu acum.

Pe traseu se înșiră mai multe sate atrăgătoare, cu case din cărămidă și cremene, mai remarcabile fiind Blakeney și Cley, dar mie-mi place să mă opresc ca să iau prânzul la un local numit Cookie's, în Salthouse. Cookie's e genul de local similar cu cele din America în care se consumă mai ales carne de crab, și există dintotdeauna. Pe vremuri era înțesat cu anunțuri furioase, scrise de mână, indicându-le clienților tot ce n-aveau voie să facă. Printre altele, să nu-și ocupe singuri locul la masă, să nu ceară o masă decât după ce comandă, să nu ceară altceva decât ce oferă meniul scris și, mai ales, să nu consume nimic ce n-a fost cumpărat din local, inclusiv oxigenul și priveliștea mării, dacă-mi amintesc corect. Mă tot uitam după un anunț care să spună: „De fapt, ce-ar fi să vă duceți dracului toți și să ne lăsați în pace?”.

Acum, cei de la Cookie's par să se fi calmat considerabil, iar anunțurile sunt mai puține și mai reținute și mi-e greu să nu

cred că e păcat. Îmi plac localurile cu un pic de atitudine. În orice caz, mâncarea e excelentă, iar prețurile, foarte rezonabile. Mă poți ocări cât vrei dacă prețul e corect. Am mâncat un platou mare cu fructe de mare și a fost divin.

Dincolo de Salthouse, cărarea înaintează aproape de mare, pe nisip, prundiș și pe crestele unor dune uriașe cale de vreo trei kilometri, înainte să urce pe câmpurile întinse, acoperite de iarbă, la vreo 20-25 de kilometri deasupra mării. Totul e fermecător. Făceam o drumeție foarte lungă – 29 de kilometri între Holkham și Sheringham –, însă traseul era predominant plat. Chiar înainte să ajung la Sheringham, aerul a fost străpuns de un fluierat strident, suficient de sonor ca să mă facă să tresar, și prin dreapta mea a trecut un tren cu aburi, pufăind și umplând aerul cu vălătuci lungi de fum alb. Aceasta era calea ferată North Norfolk. Chiar și de la o distanță măricică am putut vedea că trenul era plin ochi. Sute de oameni făceau călătoria de optsprezece minute între Holt și Sheringham, la o viteză mult mai mică decât cea cu care veniseră ei în Norfolk, într-un mijloc de transport aproape sigur mai incomod, și erau în al nouălea cer.

Foarte puține lucruri sunt mai uimitoare decât britanicii atunci când se distrează, și o spun cu un fel de admirație precaută. Au capacitatea de a obține o plăcere profundă și de durată din mai nimic. Dă-le o formă de transport demodată încă de pe vremea lui Clement Attlee și se vor îmbulzi negreșit. Știați că Marea Britanie are 108 căi ferate pentru trenuri cu aburi – cu circa 106 mai multe decât îi trebuie negreșit unei țări –, deservite de 18.500 de voluntari? Un fapt extraordinar, dar realitatea e că mii de bărbați din Marea Britanie nu vor avea

nevoie niciodată de Viagra, cu condiția să mai existe trenuri cu aburi în funcțiune.

Iar trenurile cu aburi reprezintă doar o mică parte din Distracțiile Britanice Pe Care Nu Le-ar Vrea Nimeni Altceineva. În Marea Britanie mai există o Societate pentru Aprecierea Turnurilor cu Apă, o Societate pentru Cercetarea Pipelor de Lut, un Grup de Studiu al Cazematelor, o Societate a Reclamelor-Fantomă (care găsește reclame decolorate, vopsite pe pereții clădirilor, și apoi se entuziasmează pe tema lor) și o Societate pentru Aprecierea Sensurilor Giratorii. Înțelegeți ce spun? Există oameni care-și petrec timpul liber călătorind, fără să le țină nimeni pistolul la tâmplă, ca să caute cele mai atractive și mai satisfăcătoare sensuri giratorii. (Cum anume *știu* ei când au găsit unul?)

Am dat recent de pagina web a Societății Căilor Ferate Secundare, care există pentru vizitarea și celebrarea căilor ferate rar folosite. Iată un fragment din buletinul ei informativ ce descrie o excursie de o zi la care au participat 160 de persoane – 160! – în anul 2003: „Am intrat pe Up Relief la Parson Street, de la primul macaz disponibil, și am continuat până la Bristol Temple Meads, unde am intrat pe Up Through, înainte de a ne întoarce la Joncțiunea Bristol East și de a încheia călătoria la peronul 9, cu doar un minut peste ora planificată. Cu 487 de kilometri și 244 de metri adăugați la palmares, le-am făcut cu mâna echipajului trenului și celorlalți pasageri – și am început imediat să numărăm teancul uriaș de formulare de rezervare pe care le strânseserăm de-a lungul zilei pentru concursul dintre cei care acumulează cea mai mare distanță parcursă pe căile ferate, pe data de 3 noiembrie!”.

Semnul exclamării e cel care-mi aduce cea mai mare bucurie în suflet. Și asta era doar o mică parte din aventurile Societății Căilor Ferate Secundare. Iată alte câteva zile palpitate pe care le-au trăit membrii ei: „De la Toton Centre la Joncțiunea Trowell”, „De la Joncțiunea Thrumpton West la Joncțiunea Retford West (Peronul 2)”, „De la Joncțiunea Dinting West la Joncțiunea Dinting East, ocolind Glossop” (și cine le-o poate reproșa?) și, preferata mea, „De la Joncțiunea Irk Valley la Oldham Mumps”.

Nu vă pot spune câtă mângâiere găsesc în toate acestea. Ori de câte ori sunt trist, când sunt tentat să cred că existența e fără rost și goală, intru pe pagina web a uneia dintre aceste societăți, citesc despre ultimele sale activități și realizez cât de bogată e viața mea.

La Sheringham am urcat într-un vesel microbuz Hopper și m-am întors la Holkham, de unde mi-am luat mașina. Nu era, de fapt, mașina *mea*, ci una închiriată din Norwich și, de fapt, n-o voiam deloc, dar n-ai cum să vezi East Anglia fără mașină. Am mers înapoi la Sheringham, am parcat cu greu și m-am plimbat prea puțin prin oraș, pe picioarele-mi bătrâne și obosite.

Sheringham e orașelul cel-mai-drăguț-și-nu-foarte-atractiv din câte cunosc. Nu te copleșește cu farmecul său, cred că n-are nici măcar un bar decent și nu stă cine știe ce la capitolul restaurante, însă are un mic cinema drăguț și o diversitate cât se poate de lăudabilă de magazine de genul celor în general dispărute în restul lumii: magazin de legume-fructe, pescărie, două măcelării, o librărie cu papetărie și un splendid magazin de scule și unelte, numit Blyth and Wright, care vinde de toate. Sheringham mai are toate acestea în mare parte pentru că, timp

de paisprezece ani, orașul a luptat cu succes ca să împiedice lanțul Tesco să deschidă un magazin mare în centru. Însă Tesco poate fi socotit oricum, numai neobosit nu, așa că, după multe manevre răbdătoare de genul „duceți-vă dracului”, în cele din urmă a câștigat. M-am uitat spre noul magazin Tesco; era aglomerat, dar tot așa era și High Street. M-am oprit într-un magazin – un magazin adevărat, independent – ca să cumpăr o sticlă de apă și să-l întreb pe proprietar dacă noul Tesco a schimbat situația din zonă. El a încuviințat din cap, nemulțumit.

— Era greu și înainte. Acum devine imposibil, la naiba! Dacă te întorci peste câteva luni, îți garantez că multe din magazinele de pe strada asta n-o să mai existe.

— Trist, am comentat.

— O tragedie de-a dreptul.

— Dar, pe de altă parte, am observat eu, magazinul dumitale e cam jalnic, n-ai salutat când am intrat și lași impresia că ești un nemernic bătrân.

— Ai absolută dreptate. Ar trebui să-mi dau silința mult mai mult, nu-i așa?

— Mult mai mult, am încuviințat. Dar partea tristă e că n-o să te străduiești, ci doar o să bombănești întruna, ca și cum afacerea dumitale e pe ducă din vina tuturor celorlalți, numai a dumitale nu.

— Ai foarte mare dreptate. Ei bine, îți mulțumesc că m-ai ajutat să devin mai bun ca patron de magazin și, poate, chiar ca om. Sper să mai vii!

De fapt, n-am avut conversația asta. Omul mi-a dat restul și atât, fără să-mi mulțumească sau să-mi dea cât de cât vreun motiv să-i mai calc pragul magazinului, posacul naibii.

Am tras peste noapte la hotelul Burlington, o clădire mare și întunecată de pe faleză, pentru care am o afecțiune inexplicabilă. N-am stat niciodată la Burlington fără să mă întreb dacă sunt singurul oaspete, dar, cumva, hotelul reușește să reziste. Poate că-i ajung vizitele mele bianuale. În timp ce mă ferchezuiam pentru seara aceea, am deschis televizorul la ȧanc pentru știrile locale, care conțin întotdeauna, în partea asta a lumii, un reportaj despre închiderea unei fabrici din Lowestoft. Mă uimește că au mai rămas fabrici de închis în Lowestoft, dar se pare că se mai găsește oricând una, de regulă, o firmă cu activitate obscură, ultima de felul ei din Marea Britanie.

„Ultima firmă de adulmecat varec din Marea Britanie își va închide porțile după 160 de ani”, va intona grav prezentatorul de știri. „Două sute cincizeci de angajați, dintre care unii lucrează la firmă din secolul al XVIII-lea, vor fi disponibilizați.” În seara următoare va fi vorba despre ultimul curățător de scoici, finisor de flanșe sau desfăcător de stridii sau despre vreo altă ocupație cu denumire neverosimilă. În seara respectivă n-am prins domeniul de activitate, pentru că-mi uscam părul cu un uscător zgomotos, iar când l-am închis, am auzit doar: „Personalului i s-a oferit alternativa angajării în unitatea de producție a companiei din orașul Ho Și Min”.

Proaspăt spălat și rozaliu, înveșmântat în haine curate, am băut ceva la barul pustiu al hotelului, urmat de cina la un restaurant aproape gol din apropiere, m-am întors în cameră, m-am prăbușit în pat și am dormit ca un prunc.

II

Dimineata, la trezire, m-a întâmpinat un soare spălăcit și, după micul dejun luat în sala de mese mare, dar goală de la Burlington, am făcut 32 de kilometri cu mașina pe coastă, până la Happisburgh, un sat îndepărtat și izolat, dar frumosel, situat la jumătatea distanței între Sheringham și Great Yarmouth. Happisburgh e dominat de un far înalt încântător, cu trei dungi roșii. Un panou din parcare învecinată m-a informat că e „singurul far administrat independent din Uk”. Vă rog să mă scuzați, dar cum e posibil să crezi că „Uk” e corect? De ce te-ai mai dus la școală? De ce au venit profesorii tăi la muncă dimineata? În afară de acest acces minor de analfabetism, Happisburgh părea a fi o așezare cu totul agreabilă. Apropo, numele se pronunță *hays-burra* sau chiar numai *hays-brrrrrr*. Norfolkul se specializează în pronunții bizare. Hautbois e *hobbiss*, Wymondham e *windum*, Costessey e *cozzy*, Postwick e *pozzik*. Oamenii întreabă adesea care e motivul. Nu sunt sigur, dar cred că asta se întâmplă când te culci cu rude de sânge apropiate.

Happisburgh a atras rareori atenția străinilor până-n anul 2000, când s-a stabilit că uneltele de cremene descoperite acolo de arheologi datează de acum 900.000 de ani. Erau cele mai vechi obiecte făcute de mâna omului din câte s-au găsit de partea asta a Alpilor. E imposibil de exagerat cât de neașteptat a fost acest lucru.

Nimeni din lumea asta nu se afla atât de departe în nord la acea vreme. Aceștia erau oamenii de pe planetă care se îndepărtaseră cel mai mult de Africa. E un fapt realmente extraordinar. Aveau la dispoziție lumea întreagă și ei au ales

Happisburgh – și asta înainte să existe seara de film, în a doua marți din fiecare lună, organizată de Clubul Cinefililor Coronation Hall. Și lumea zice că în Happisburgh lucrurile se mișcă încet.

Desigur că, pe atunci, Happisburgh arăta cu totul altfel. Britannia era legată de restul Europei printr-o porțiune de uscat, iar Happisburgh se afla în punctul în care Tamisa se întâlnea cu marea. Azi, Tamisa se varsă în Marea Nordului la 152 de kilometri mai spre sud, însă cu un milion de ani în urmă aici se afla un estuar larg și propice vieții.

Această parte a coastei Angliei poartă cu marea o luptă pe care e sortită s-o piardă de secole bune. Falezele înalte de zece, doisprezece metri sunt alcătuite din nisip sfărâmicios și cam atât. Semnele surpării se văd peste tot. Multe case au căzut în mare de-a lungul anilor și multe altele sunt acum clar pe punctul să cadă. În unele locuri, casele se află chiar pe buza unor margini proaspete ale falezei. Chiar lângă parcare, o potecă destul de abruptă ducea în jos, spre mare, însă era fluxul și apa acoperea plaja. Am coborât cât s-a putut, dar nu era nimic de văzut, așa că m-am întors pe culmea falezei și am mers de-a lungul ei spre nord, către o parcare pentru rulote.

Puțin mai jos de ea, cu un an înainte se descoperiseră niște urme străvechi de pași. O furtună a spălat un strat de nisip de deasupra și urmele pașilor a șase persoane, acum întipărite definitiv în rocă, au fost scoase la lumină probabil pentru prima oară de când au fost lăsate în noroiul moale, cu aproape un milion de ani în urmă. Sunt cele mai vechi urme de pași din lume din afara Africii. Arheologii le-au fotografiat și le-au studiat, apoi au lăsat natura să le acopere din nou. Marginea falezei e periculos de instabilă aici, însă m-am apropiat precaut

și am privit dincolo de buză atât cât am îndrăznit. Chiar sub mine, unde valurile spălau faleza, fuseseră găsite urmele de pași. Deși, evident, nu se vedea nimic, era ceva splendid de straniu în faptul că mă aflam aproape exact în locul prin care trecuseră niște oameni dintr-o epocă anterioară omului modern, cu aproape un milion de ani înainte.

Happisburgh a fost și scena uneia dintre cele mai cumplite tragedii nautice ale Marii Britanii, în iarna anului 1801, când una din cele mai mari nave de război britanice, HMS *Invincible*, a fost împinsă pe un banc de nisip în timpul unei furtuni și s-a rupt. 400 de marinari s-au înecat în apele reci ca gheața. Aproape 120 de cadavre au fost aduse de ape la mal și îngropate în cimitirul bisericii St. Mary. M-am îndreptat într-acolo, agale. St. Mary e o biserică impresionantă, cu o turlă pătrată, înaltă de 33 de metri, ce pare și mai înaltă pe fundalul cerului întins și pustiu al Norfolkului. Biserica pare să se afle la o distanță sigură de mal, dar, la ritmul actual al eroziunii coastei, s-a calculat că marea o va răpi peste vreo șaptezeci de ani. Confruntat cu această posibilitate tragică, guvernul britanic face ce fac întotdeauna guvernele în situații ce nu necesită o soluție imediată: nimic.

M-am întors cu mașina spre Sheringham, cale de douăzeci de kilometri, pe drumuri șerpuitoare, printre terenuri agricole roditoare și însorite, până la Overstrand, un sat de coastă. E greu de crezut, dar el s-a numărat cândva printre cele mai la modă stațiuni din Europa. Într-o după-amiază de vară din primii ani ai secolului XX, un vizitator venit la Overstrand putea să dea întâmplător peste Winston Churchill, Ellen Terry,

Henry Irving sau Sidney și Beatrice Webb. Era supranumit „Satul milionarilor”. Lordul Hillingdon, proprietarul reședinței Overstrand Hall, folosea casa doar două săptămâni pe an, însă era faimos pentru că ținea trei majordomi și o armată de servitori în alertă permanentă, în caz că ar sosi pe neașteptate, ceea ce n-a făcut niciodată.

Pe mine mă interesau o proprietate numită Sea Marge și magnatul uitat care a construit-o, sir Edgar Speyer. Speyer era un german care își petrecuse mai toată viața în afara Germaniei. S-a născut în 1862, la New York, din părinți germani bogați; la douăzeci și ceva de ani a venit în Anglia ca să se ocupe de interesele familiei. A făcut avere ca finanțist, a construit o mare parte din metroul londonez și a devenit un protector generos al artelor. Când organizatorii Proms, evenimente muzicale în aer liber la Londra, s-au confruntat cu dificultăți financiare, el a intervenit și le-a salvat. S-a împrietenit cu regele George al V-lea, prietenul nostru de la Bognor, a obținut cetățenia britanică, a primit rangul de cavaler pentru serviciile aduse artelor și a fost numit în Consiliul Coroanei. A făcut donații generoase spitalelor și a finanțat expediția lui Robert Falcon Scott în Antarctica. Scott a murit cu o scrisoare către Speyer în buzunar.

Pe scurt, Speyer era o ființă umană aproape ideală, exceptând faptul că, aparent, voia ca Germania să câștige toate războaiele și să cucerească lumea. Desigur, germanii mai au problema asta din când în când. Reședința lui Speyer e un edificiu masiv, în stilul unui conac elisabetan, ce se înalță pe faleză, străjuind marea. S-a zvonit adesea că-n timpul Primului Război Mondial Speyer le transmitea navelor germane semnale de pe terasă. E ușor să-ți imaginezi așa ceva, dar și ușor absurd.

În primul rând, ce să le spună? („Aici cam plouă. Voi ce faceți?”) N-avea acces la informații anume, valoroase pentru efortul german de război și era improbabil să se expună riscului evident de a fi observat.

Adevărata problemă a lui Speyer a fost că era evreu într-o vreme când până și cei mai luminați membri ai societății tindeau măcar puțin spre antisemitism. Lordul Northcliffe, proprietarul ziarului *Daily Mail*, a vorbit în numele generației sale când, remarcând creșterea numărului de oameni de afaceri evrei în Anglia, a comentat sec: „În scurt timp va trebui să scriem rubrica de mondenități în idiș”. Northcliffe îl detesta pe Speyer și l-a persecutat nemilos. În cele din urmă, Speyer a fugit în America, asupra lui planând diverse suspiciuni. O comisie parlamentară i-a retras onorurile și l-a înfierat ca trădător, ceea ce și era, de fapt, în sensul că voia ca Marea Britanie să piardă războiul.

Sea Marge e acum hotel. Am intrat ilegal pe terenurile sale și am privit marea dincolo de zidul grădinii, apoi am pătruns în clădire, întrebându-mă dacă-mi va cere cineva socoteală, însă n-a făcut-o nimeni. Nu părea să existe absolut nimic care să-l evoce pe *herr* Speyer, așa că am ieșit să arunc o privire prin sat, care era îngrijit și uimitor de normal.

E o mică minune că a supraviețuit atât de bine. Dintre toate comitatele engleze, Norfolkul este cel mai dezavantajat – nu are nici o autostradă și nici ceva care să semene cu șoselele cu benzi duble pe fiecare sens de mers, iar serviciile sale de transport feroviar sunt în general înfiorătoare. Când ne-am mutat aici, era administrat de o firmă numită WAGN, ceea ce am presupus mereu că era abrevierea de la „We Are Going Nowhere”¹, iar acum se află pe mâinile unei firme olandeze,

dar, dacă s-au făcut îmbunătățiri, eu unul nu le-am văzut. Urmarea e că o călătorie până pe coasta de est a Norfolkului presupune enorm de mult curaj și timp, precum și o dorință excentrică de a te afla pe coasta de est a Norfolkului.

Chiar dincolo de Overstrand se află Cromer, o altă veche stațiune de pe litoral, cu un vechi hotel somptuos, Hotel de Paris. Nu-mi închipui de unde-i vine clientela. Venisem ca să văd promenada de la malul mării din Cromer, după părerea mea, cea mai reușită și mai frumoasă din țară. Cândva, Marea Britanie a avut circa o sută de asemenea promenade, dintre care au mai rămas doar jumătate, și foarte multe din ele – mintea-mi țâșnește spre cea din Bognor, sau asta ar face dacă ar mai fi rămas din ea ceva capabil de o asemenea reacție – stau să se năruie ori abia dacă-și mai merită numele. Cea din Cromer a fost grav afectată de o furtună din iarna anului 2013 și auzisem că se discuta să fie demolată, ceea ce ar fi fost mai mult decât o tragedie, însă, din fericire, a fost reparată și acum pare ca nouă.

Cu câțiva ani în urmă, când făceam drumeții cu Daniel și Andrew pe această porțiune de coastă, Daniel a descoperit, spre marea și necaracteristica-i încântare, că teatrul de pe promenadă punea în scenă un spectacol cu melodii din al Doilea Război Mondial și că lucrase pe vremuri cu unul dintre interpreți. Daniel a insistat să mergem la matineul din ziua aceea. Sincer, avusesem îndoieli, dar în final m-am simțit extraordinar de bine. Publicul era numeros, alcătuit în mare parte din vârstnici sosiți cu autocarele. Cred că Daniel, Andrew și cu mine eram singurii membri ai publicului care nu ședeau pe scutece pentru adulți. Distribuția era formată din doar trei actori, însă erau excelenți. A ajutat foarte mult faptul că era

acolo o cântăreață frumușică și talentată și că toată povestea a durat doar puțin peste o oră. Și trebuie să spun că a fost înviorător să văd un teatru de pe o promenadă folosită la altceva decât la omagii aduse reginei.

Cromer e o localitate plăcută, de modă veche; am dat o tură pe îndelete, apoi m-am dus la Sheringham și am mai aruncat o privire prin oraș, în lipsa unei alte îndeletniciri mai senzaționale. După aceea m-am întors la hotelul Burlington și am stat foarte liniștit până când s-a făcut o oră respectabilă ca să beau ceva.

III

Nu poți să mergi în East Anglia și să nu vizitezi Sutton Hoo. Mă rog, evident că poți, însă n-ar trebui. Povestea Sutton Hoo începe cu un bărbat, colonelul Frank Pretty, care n-a făcut mare lucru în primii vreo cincizeci de ani ai vieții sale, dar care apoi a făcut foarte multe într-o perioadă scurtă. S-a însurat cu o fată bătrână de vârstă mijlocie pe nume Edith May, s-a mutat cu ea pe o proprietate mare, Sutton Hoo, în apropiere de Woodbridge, în Suffolk, a zămislit un fiu și apoi a murit pe neașteptate, în ziua în care împlinea cincizeci și șase de ani.

Rămasă singură, cu un copil mic și o casă mare și însingurată, doamna Pretty s-a apucat de spiritualism și a devenit interesată de cei vreo douăzeci de tumuli aflați pe un tăpșan, la vreo 450 de metri de casa ei. Hotărând să facă săpături în jurul lor, a contactat Muzeul Ipswich, care a pus-o în legătură cu un personaj curios, pe nume Basil Brown.

Brown era lucrător agricol și om bun la toate, fără studii de arheologie. Abandonase școala la doisprezece ani, însă își continuase educația prin studiu particular și dobândise certificate de studii de geografie, geologie, astronomie și desen. Mi-a stârnit curiozitatea când locuiam în Norfolk și am descoperit că fusese căsătorit cu o fată din satul nostru, cu care locuise câțiva ani pe o proprietate învecinată, Church Farm. Brown a avut toată viața un accent rural de Norfolk și era asemuit adesea, ca aspect și comportament, cu un dihor, dar era un geniu în materie de arheologie. Își petrecea aproape tot timpul liber umblând cu bicicleta prin Norfolk în căutare de posibile situri arheologice, pe care, în mod extraordinar, le și descoperea.

Brown a acceptat să arunce o privire pe proprietatea doamnei Pretty, însă n-avea mari așteptări în privința descoperirilor. Se știa că tumulii fuseseră exploatați intensiv în trecut. Probabil că de aceea a primit Brown misiunea, și nu cineva cu un statut superior. Doamna Pretty i-a oferit lui Brown un salariu mic și cazare în căsuța șoferului și i-a împrumutat doi lucrători de pe proprietate drept asistenți. Brown și echipa lui n-aveau instrumente speciale. Foloseau ulcele, castroane și site aduse din cămară. Cele mai delicate operațiuni se făceau cu pensule pentru patiserie din bucătărie și cu niște foale din bibliotecă. În vara anului 1938, Brown a săpat șanțuri în jurul a trei tumuli, însă n-a găsit nimic. Fără să se descurajeze, s-a întors în vara următoare și a excavat ceea ce acum se numește tumulul unu. A găsit aproape imediat o bucată de metal și a dedus, corect, că e un nit de la o corabie și că acolo avusese loc o înmormântare într-o corabie. Intuiția lui Brown a fost impresionantă, căci în Marea Britanie nu se mai găsiseră

corăbii în morminte – aceasta rămâne și azi singura descoperită – și, oricum, tumulul se afla cam la un kilometru și jumătate de apă. Nimeni nu mai găsisese o corabie îngropată atât de departe de mare. Singura lucrare de referință pe care a găsit-o Brown ca să-l ghideze a fost un volum gros în norvegiană, din 1904, care descria excavarea corabiei vikinge *Oseberg*, în vestul Norvegiei.

E important să ne amintim că Brown n-a găsit o corabie, ci amprenta unei corăbii – profilul imprimat în sol al unei structuri de mult dispărute. A fost o muncă extrem de delicată – ca și cum ai încerca să excavezi o umbră. Dar ce recompensă! Brown descoperise cea mai mare comoară recuperată vreodată în Marea Britanie – pietre prețioase, monede, farfurii din aur și argint, armuri, arme și obiecte decorative de toate felurile. Unele obiecte veneau tocmai din Egipt și Bizanț. Nimeni nu știe cine a fost înmormântat în corabie și nici dacă a fost îngropat cineva, de fapt, căci nu conținea oseminte. Se poate ca întregul cadavru să se fi topit în solul acid sau ca ocupantul mormântului să fi fost incinerat, cenușa fiindu-i presărată printre avuții. Se consideră în general că ocupantul cel mai plauzibil e Raedwald, regele Angliei de Est, dar aceasta e o simplă presupunere.

Când au realizat ce neprețuită e descoperirea, arheologii guvernamentali au dat năvală și Basil Brown a fost înlăturat cu brutalitate. Ani la rând, rolul său în descoperire fie n-a fost menționat, fie a fost discutat cu condescendență. O evaluare tipică a fost cea a arheologului Richard Dumbreck, care l-a descris pe Brown ca având „o figură ca de dihor” și a spus că făcea săpături „ca un terier pe urmele unui șobolan. Scormonea furios cu mistria, împingând printre picioare ce dezgropa, iar când și când se dădea înapoi ca să-și evalueze progresul și călca

pe ceea ce tocmai scosese [...]. Partea tristă e că o instruire corespunzătoare ar fi putut face din el un arheolog strălucit”. Tot așa cum bănuiesc că o instruire corespunzătoare ar fi putut face din Dumbreck un om cu bun-simț.

Descoperirea comorii de la Sutton Hoo a venit exact la momentul nepotrivit, tocmai când izbucnea războiul, și toate săpăturile s-au sistat până la sfârșitul lui. Armata a preluat proprietatea doamnei Pretty și a folosit-o, uluitor, pentru exerciții cu tancurile. Când s-au întors, după război, arheologii au găsit urme de șenile peste săpături. Doamna Pretty a donat Muzeului Britanic comoara recuperată. Aceasta rămâne cea mai valoroasă donație făcută vreodată muzeului de o persoană în viață. Curatorii au petrecut ani mulți curățând obiectele descoperite. Cea mai mare provocare a constituit-o un coif de aur, care se spărsese în peste cinci sute de fragmente. Reconstituirea lui a ținut o echipă de experți ocupată până-n anul 1951, dar aproape imediat alți experți au arătat că, așa cum fusese reconstituit, coiful nu putea fi purtat. S-a descoperit și că fuseseră omise câteva bucăți din el, pentru că experții nu le putuseră potrivi nicăieri. În următorii douăzeci de ani, vizitatorii Muzeului Britanic au văzut un coif în mod clar incorect. Până la urmă, în 1971, coiful a fost dezmembrat și reasamblat în forma de azi, care folosește toate bucățile, presupusă a fi corectă. E unul dintre cele mai surprinzătoare exponate din Muzeul Britanic.

Basil Brown a mai petrecut douăzeci de ani umblând cu bicicleta prin East Anglia și câteodată chiar mai departe, descoperind artefacte saxone și romane și chiar, ocazional, câte o întreagă fermă sau așezare. S-a pensionat în 1961, dar a trăit până în 1977, când a murit, la vârsta de optzeci și nouă de ani.

Când și când mergea la Muzeul Britanic ca să privească tezaurul de la Sutton Hoo. Nu s-a bucurat niciodată de recunoaștere oficială pentru descoperirea lui.

Am făcut o plimbare lungă, plăcută în jurul sitului. Tumuli, vreo douăzeci, se află la o distanță considerabilă de centrul turistic. Dimensiunile lor sunt mult mai reduse decât pe vremuri, fiindcă au fost arați și jefuiți în mod repetat, iar câțiva abia dacă se mai văd. Acum poate fi vizitată și casa familiei Pretty, decorată ca pe vremea doamnei Pretty. Fiecare cameră conține un carton laminat ce oferă detalii despre viața doamnei Pretty acolo. Cartoanele conțineau numeroase greșeli de ortografie și de punctuație, ceea ce e cam regretabil, dar măcar încercau să transmită informații utile. Nu țin minte să fi fost deschisă casa în 2009, la ultima mea vizită, dar, pe de altă parte, nu-mi amintesc nici lucruri pe care le-am văzut acum două săptămâni.

Centrul turistic e elegant și luminos, iar exponatele sunt interesante și informative și te ajută să-ți faci o imagine despre cum arăta tumulul când era nou și apoi la momentul descoperirii sale, multe secole mai târziu. Toate artefactele sunt la Muzeul Britanic, însă printre exponate se află și niște copii foarte reușite. Mi-am luat un sendviș și un ceai în cafenea și eram așa de încântat de întreaga experiență, încât n-am bombănit nici măcar în sinea mea că sendvișul era cam uscat și costa dublu față de cât ar fi trebuit să coste într-o lume rezonabilă. Mă rog, poate că am bodogănit totuși în sinea mea, puțin, dar nu m-am adresat cu voce tare nimănui, iar asta e categoric un semn de progres.

Am mers mai departe spre Aldeburgh, pe coasta Suffolkului. Aldeburgh arată bine, nu lipsesc mărcile la modă. Are un Fat Face și un Joules, o berărie Adnams, câteva buticuri și cafenele cu proprietari locali și o librărie bună. Să-mi explice cineva cum de Aldeburgh și Southwold, o altă stațiune aflată la mică distanță, rămân prospere și șic, în timp ce multe alte stațiuni sunt pe ducă. E imposibil să existe vreo legătură cu accesibilitatea sau cu frumusețea peisajului – Aldeburgh și Southwold sunt mai greu accesibile, amplasarea lor nu e cu nimic mai atractivă decât cea a stațiunilor Bognor sau Margate și sunt mult mai puțin binecuvântate de natură decât Penzance – și atunci, care-i explicația? Zău dacă știu.

Odată, în vremurile mele mai ambițioase, când am realizat o emisiune TV *Panorama* despre problema gunoaielor în Marea Britanie, cu credința înduioșător de naivă că s-ar putea ca un număr mare de oameni să vrea să contribuie la rezolvarea ei, m-am dus pe plaja de la Aldeburgh în timpul unei acțiuni de igienizare organizate de Societatea pentru Conservarea Mediului Marin, pentru a lua interviuri sufletelor de sfinți care munciau acolo. De la acești oameni am aflat că pe fiecare kilometru de țărm din Marea Britanie se găsesc în medie 46.000 de gunoaie, predominant bucățele de plastic, din care o cantitate năucitoare ajunge în stomacul păsărilor. Un studiu a constatat că 95% din fulmarii aduși la țărm de Marea Nordului aveau plastic în stomac – și nu puțin, ci mult: în medie, patruzeci și patru de bucăți. De asemenea, pungile transparente sufocă multe țestoase, pentru că acestea le confundă cu meduzele.

De la echipa din Suffolk am aflat și că anual cad de pe vapoare circa zece mii de containere. Uneori, după mulți ani,

ușile se deschid și conținutul iese la suprafață. O voluntară, o pictoriță pe nume Fran Crowe, mi-a arătat o pungă de chipsuri pe care o culesese – una dintre cele câteva mii aduse de mare pe plaja de la Aldeburgh. Chipsurile din interior se dizolvaseră de mult, însă pungile propriu-zise erau în perfectă stare. Cea pe care mi-a arătat-o Fran Crowe avea o etichetă cu prețul de 3 penny și făcea parte dintr-o ofertă ce expira la 31 decembrie 1974. Stătuse în apă vreme de patruzeci de ani, înainte să ajungă printre rămășițele de la vreun cargo în Suffolk.

Am menționat că odată, aflându-mă în Insulele Scilly, am văzut pe o plajă la Tresco o sumedenie de pungi de plastic transparente, lucioase, care s-au dovedit a fi mii de pungi de perfuzie cu soluție salină, toate goale, produse de o firmă britanică din Lancashire, dar inscripționate în spaniolă.

— Se întâmplă mai mereu, a zis Fran.

Odată a dat peste o plajă cu sute și sute de șei de bicicletă. A mai găsit computere, frigidere și aspiratoare. Se pare că mult mai multe lucruri decât te-ai aștepta pot să plutească.

Am petrecut seara la Dunwich, într-o cârciumă veselă, numită The Ship. Dunwich e o localitate ciudată prin faptul că în cea mai mare parte a dispărut. În secolul al XII-lea era unul dintre cele mai importante porturi din Anglia, aproape triplu ca mărime față de Bristol și nu cu mult mai mic decât Londra. Avea patru mii de locuitori și se mândrea cu optsprezece biserici și mănăstiri. Dar în 1286 o furtună teribilă a măturat patru sute de case, iar în 1347 și 1560 alte furtuni le-au distrus pe multe dintre cele rămase. Azi, cea mai mare parte a Dunwichului de altădată e acoperită de ape. Biserica St. Peter se află la aproape patru sute de metri în larg, iar unii oameni fără legături prea strânse cu realitatea acustică susțin că, dacă

ascuți cu atenție, îi poți auzi și acum clopotul bătând noaptea târziu. Din Dunwich au mai rămas azi o cafenea pe plajă, câteva case, o mănăstire în ruine și cârciuma veselă.

Seara, într-o încercare disperată de a nu mă apuca de băut prea devreme, am pornit într-o plimbare relativ lungă și am nimerit pe faleză. La orizont pluteau vapoare luminate frumos, probabil îndreptându-se spre Felixstowe, aflat la mică distanță spre sud, sau venind dintr-acolo.

Citisem foarte recent în *The Economist* că Felixstowe e acum liderul exportului mondial de cutii de carton goale. Lumea trimite Marii Britanii produsele ei, iar Marea Britanie trimite înapoi cutiile. Nu că Marea Britanie ar fi mai vigilentă decât alte țări cu privire la colectarea cartonului vechi, dar alte țări nu-l exportă. Îl reciclează. Marea Britanie preferă să-și trimită ambalajele folosite în străinătate, ca să fie manipulate corespunzător de oameni prost plătiți din locuri îndepărtate. În 2013, Regatul Unit a exportat peste un milion de tone de carton, considerabil mai mult decât oricare altă țară proporțional cu populația ei.

Cu acest sentiment de mândrie, m-am întors la The Ship ca să închin un pahar, în stilul meu personal, țării mele adoptive.

[1.](#) Nu mergem nicăieri.

Capitolul 15

Cambridge

Un afiş de pe peronul gării Cambridge făcea reclamă la o carte a lui Jeremy Clarkson. Includea o fotografie a lui Clarkson cu un aer adorabil de amărât şi un text care spunea: „Tații. Tot ce spun, tot ce fac, tot ce poartă, e complet anapoda”. Câtă profunzime. Dar observați virgula de după „poartă”. Ştiu că e mult prea mult să-i cer lui Jeremy Clarkson să se intereseze de punctuația corectă a posterelor sale, dar cuiva de la Penguin ar trebui totuși să-i pese.

Am ajuns acum într-un moment în care mulți oameni nu numai că n-au cunoștință de regulile fundamentale de punctuație, ci, evident, nici măcar nu realizează că acestea există. Mulți oameni – oameni care concep afişe pentru edituri de frunte, scriu generice pentru BBC, compun scrisori şi reclame pentru instituții importante – par să creadă că majusculele şi semnele de punctuație sunt condimente pe care le presari la întâmplare peste orice grup de cuvinte. Iată titlul, exact așa cum apărea în original, într-o revistă, al unei reclame pentru o şcoală particulară din York: „Cotată de *daily Telegraph* drept cea mai bună şcoală din Nord cu şi fără internat, cu regim mixt, pentru rezultatele la învățătură”. Toate majusculele sunt puse la întâmplare. Chiar crede cineva că denumirea corectă a

unui ziar este *the daily Telegraph*? Chiar e posibil să-ți lipsească într-o asemenea măsură simțul observației?

Ei bine, chiar da. Nu demult am primit un e-mail de la o angajată a Departamentului pentru Copii, Școli și Familii, care mă invita să particip la o campanie menită să crească gradul de apreciere a calității învățământului din Regatul Unit. Iată începutul mesajului, exact așa cum mi-a fost trimis: „Salut Bill.Sper că toate e bine la tine. Noi la Departamentul pentru Copii Școli și Familii...”.

În acest mic fragment ce conține șaptesprezece cuvinte, autoarea a făcut trei greșeli elementare (două virgule lipsă, un dezacord; mai mult nu vă spun) și a scris greșit numele departamentului la care lucrează – și asta, din partea unei persoane a cărei muncă presupune promovarea educației. De asemenea, am primit nu demult o scrisoare de la o doamnă chirurg pediatru care mă invita să iau cuvântul la un congres. Autoarea a folosit cuvântul *copilor* de două ori în invitație, scriindu-l în două feluri și greșind în ambele cazuri. Vorbim despre o specialistă în patologii ale copiilor, care lucrează la un spital de copii. Cât de multă vreme trebuie să ai contact cu un anumit cuvânt, cât de important trebuie să fie în viața ta profesională ca să observi cum se scrie?

Pretutindeni, oamenii au abandonat cu totul anumite reguli ale limbii engleze, iar eu nu înțeleg treaba asta. Urmăream la televizor un documentar realizat de Brian Cox, în care acesta stătea pe un câmp din Mexic și vorbea despre gândacul-bombardier, spunând printre altele: „Gândacul-bombardier și eu și, de fapt, toate viețuitoarele pe care le puteți vedea, ne confruntăm cu același pericol. [...] Prietenul meu gândacul și eu am ajuns la aceeași soluție”. Nu mă înțelegeți greșit, nutresc un

mare respect pentru Brian Cox. Are un creier atât de mare, încât se întinde pe mai multe fusuri orare și, în mod normal, folosește impecabil limba, și atunci de ce Dumnezeu să spună „gândacul-bombardier și eu”, când e negreșit mai firesc și, evident, mai respectabil să spui „gândacul-bombardier și cu mine”? La scurt timp după asta, am urmărit un documentar realizat de un alt tânăr om de știință eminent, Adam Rutherford, care a spus: „Coloana mea vertebrală are doar 33 de vertebre, dar Bella [un șarpe boa constrictor] are 304 și e uimitor că aceleași câteva gene decid câte vertebre avem amândoi, ea și eu”.

După aceea am urmărit reluarea unui episod din *Outnumbered* în care apărea următorul fragment de dialog:

Puștiul aflat în minoritate: De ce trebuie să am eu grijă de Karen?

Hugh Dennis: Pentru că mama, Ben și eu mergem la seara părinților de la școala lui Ben.

Hugh Dennis a studiat la Cambridge, de fapt, și joacă rolul unui profesor care zău că ar trebui să aibă mai multă minte.

Pe urmă am auzit-o pe Samantha Cameron, soția prim-ministrului, spunând într-un interviu televizat: „Copiii și eu îl ajutam să rămână cu picioarele pe pământ”.

Am de zis un singur lucru în privința asta. Încetați odată.

Credeam că voi găsi liniște în Cambridge, într-o zi de duminică, dar era exact pe dos. Străzile colcăiau de turiști și cumpărători, de parcă ar fi fost o sărbătoare publică, însă era doar agitația duminicală obișnuită, oameni care-și petreceau ziua de odihnă hoinărind fără țintă dintr-un magazin în altul, la care adăugau masa de prânz și, ici-colo, o băutură caldă și un

produs de patiserie vechi de o zi. Pe vremuri, singurii oameni pe care-i vedeai duminica dimineața într-o zonă cu magazine și restaurante erau cei fără adăpost, care căutau prin coșurile de gunoi. Pe atunci, duminica puteai să cumperi doar țigări, dulciuri, lapte și ziare. Dacă uitai să-ți cumperi mâncare sâmbăta, aveai la cină Smarties și un pahar cu lapte.

Cum s-a schimbat lumea! Acum, numărul de oameni de pe străzile din Cambridge îl depășea pe acela al locuitorilor din Cambridge. Unele străzi erau înțesate predominant cu localnici, iar altele, mai ales cu turiști. Făceam câțiva pași și câte un tânăr vesel îmi întindea o broșură pentru vreun fel de excursie – excursii cu autocarul, excursii pe jos, excursii în locuri bântuite de fantome, excursii cu autobuzul/pe jos prin oraș. La toate intrările în magazine și rastelurile cu ilustrate, ba chiar în toate spațiile disponibile de pe raza imediată a unei clădiri istorice găseai cârduri de tineri străini, de obicei cu rucsacuri la fel. Voiam o cafea, însă cafenelele erau pline până la refuz, așa că am mers la magazinul John Lewis, presupunând că voi găsi o cafenea la ultimul etaj, cu panoramă asupra orașului. Magazinele John Lewis au întotdeauna o cafenea cu vedere asupra orașului și avea și cel de aici, dar era plin ochi și coada se întindea până la raionul cu suvenire *Keep Calm and Carry On*. Cel puțin douăzeci și cinci de oameni nu ajunseseră nici măcar la tăvile de plastic ude. (De ce sunt întotdeauna ude tăvile la John Lewis? La ce se crede c-ar folosi?) Ideea de a înainta cu viteza melcului în spatele unor oameni care nu se pot hotărî între chec cu stafide și salată de fructe sau care întreabă dacă pot primi un strop de muștar de Dijon lângă sendviș și țin bucuroși coada în loc până când o chelneriță nefericită coboară în depozit să aducă un borcan plin, sau care

ajung la casa de marcat și n-au destui bani și trebuie să trimită pe careva să-l caute și să-l aducă pe Clive – ei, nu mă simțeam în stare de așa ceva. Prin urmare, am renunțat la cafea și m-am dus să mă uit la televizoare, pentru că asta fac bărbații într-un magazin John Lewis. Eram vreo trei sute de inși care ne plimbam solemn prin fața șirurilor de televizoare, examinându-l pe fiecare în parte, chiar dacă toate televizoarele erau practic identice și, oricum, nici unul dintre noi n-avea nevoie de un televizor. După aceea am examinat laptopuri – am atins tastele, am deschis și am închis capacul, dând din cap meditativ, ca un membru al juriului la un concurs al cultivatorilor de legume –, apoi, într-un final, mi-am așteptat rândul să încerc căștile Bose. Mi-am pus căștile pe urechi și m-am trezit imediat într-o junglă tropicală – dar chiar în inima ei, cufundat sonor –, auzind țipete de păsări și foșnete de pași iuți prin iarbă. Apoi am fost purtat în Manhattan, la ora de vârf, cu zumzet de voci și claxoane de mașini. Pe urmă, într-o ploaie purificatoare de primăvară, cu tunete ocazionale. Fidelitatea era nefirească. Am deschis apoi ochii și m-am regăsit în magazinul John Lewis din Cambridge, într-o duminică. Poate nu era de mirare că-n spatele meu șase bărbați așteptau să testeze și ei căștile.

Am pornit agale spre Trumpington Street și Muzeul Fitzwilliam, care e, după părerea mea, cea mai seducătoare comoară din Cambridge. Am descoperit Muzeul Fitzwilliam de puțină vreme. Presupusesem mereu că e mic și fermecător și plin de comori, ca Muzeul Sir John Soane din Londra, dar în realitate e vast și măreț și aerisit, ca Muzeul Britanic transportat pe o stradă secundară din Cambridge. Lucru unic la o instituție din Cambridge, era doar moderat de aglomerat. Și

mai bine, cafeneaua avea mese goale. Mi-am reținut un chiot de bucurie, am comandat o cafea Americano și o felie de tort cu nucă, mică, uscată și scumpă, exact așa cum pare să le placă englezilor, și, astfel înviorat, am purces douăzeci de minute mai târziu la o explorare a galeriilor cu ecou ale Muzeului Fitzwilliam.

Mi-am dat seama că n-aveam idee cine era Fitzwilliam din spatele muzeului, așa că m-am documentat după aceea. E Richard Fitzwilliam, al șaptelea viconte Fitzwilliam, care n-a făcut mare lucru în viață, doar și-a petrecut o bună parte din ea în Franța, unde a zămislit trei copii nelegitimi cu o balerină. În rest, viața lui privată e învăluită într-o „profundă obscuritate”, potrivit *Dicționarului Oxford al biografiilor naționale*, care știe destul despre cum e să fii profund obscur. Fitzwilliam a murit în 1816, fără să se fi căsătorit vreodată, și a lăsat Universității Cambridge colecția sa de artă și o sumă mare de bani pentru construirea unui muzeu care să-i poarte numele, ceea ce universitatea a și făcut cu probitate.

În mod normal, Muzeul Fitzwilliam nu atrage prea mult atenția, dar în anul 2006 a ajuns răsunător la știri când un vizitator pe nume Nick Flynn s-a împiedicat din cauza unui șiret dezlegat de la pantof și a măturat trei vase dinastia Qing prețioase de pe un pervaz, făcându-le zob și provocând daune între 100.000 și 500.000 de lire, în funcție de asiduitatea cu care te documentezi pe Google asupra întâmplării. Fotografiele de după incident, disponibile pe internet, arată că împiedicarea lui Flynn a cauzat poate cea mai amplă căzătură provocată de șireturi din istorie, căci a reușit să măture totul de pe un pervaz lung de vreo patru metri și jumătate, vasele spărgându-se în mii de bucățele pe pardoseală. Poliția l-a arestat pe Flynn sub

bănuiala că provocase paguba intenționat, însă acuzația a fost ulterior retrasă. „Cred că, de fapt, am făcut un serviciu muzeului”, a declarat Flynn ziarului *The Guardian*. „La cât de mulți oameni au mers să vadă pervazul cu pricina, pesemne că am sporit numărul vizitatorilor. Ar trebui să mă invite în consiliul de administrație.” Deloc surprinzător, muzeul n-a procedat astfel, ci i-a trimis lui Flynn o scrisoare în care îl ruga politicos să nu revină prea curând. Altceva nu putea face.

Citisem că vasele fuseseră reparate și expuse din nou, dar în spatele unui geam securizat. Am întrebat o angajată unde se aflau, iar ea m-a îndrumat spre o vitrină la care de fapt tocmai mă uitasem. Reparațiile sunt atât de reușite, încât sunt practic invizibile. A trebuit să privesc cu mare atenție a doua oară ca să văd cea mai mică urmă de lipitură. Ca un om care n-a reușit niciodată să lipească un obiect fără să mai lipească involuntar încă cel puțin trei, am fost impresionat.

Am petrecut o oră și jumătate la Muzeul Fitzwilliam, fără a pune la socoteală timpul cât am luat gustarea, apoi am mers agale la Muzeul Institutului de Cercetări Polare Scott, aflat după colț și care, trebuie să spun, se numără printre cele mai bune muzee mici din țară, dar, vai, era închis. Așa că am mers la Muzeul Whipple de Istorie a Științei, însă era închis, pe urmă la Muzeul Sedgwick de Științe ale Pământului și la Muzeul de Arheologie Clasică, găsindu-le și pe ele închise. Muzeul de Zoologie era închis cu totul pentru renovare. Spre bucuria mea, am aflat că Muzeul de Arheologie și Antropologie era deschis duminică, dar, când am ajuns acolo, tocmai se închidea pe ziua respectivă.

— Poate vin din nou mâine, am spus.

— Nu avem program luna, a zis bărbatul.

Așa că m-am mulțumit să hoinăresc fără țință. Printr-o întâmplare fericită, am intrat pe o stradă lăturalnică numită Free School Lane și am dat peste clădirea care a adăpostit renumitul Laborator Cavendish între anii 1874 și 1974. Mi-a spus odată cineva că probabil nici un alt petic de pământ n-a generat mai multă gândire revoluționară decât o zonă cu diametrul de câteva sute de metri din centrul orașului Cambridge. Aici îi găseai pe Isaac Newton, Charles Darwin, William Harvey, Charles Babbage, Alan Turing, John Maynard Keynes, Louis Leakey, Bertrand Russell și mulți alții pe care nu-i mai putem enumera aici. În total, nouăzeci de oameni de la Cambridge au câștigat Premiul Nobel, mai mulți decât de la oricare altă instituție din lume, și o mare parte dintre ei – aproape o treime – au avut legătură cu această clădire anonimă de pe Free School Lane. O placă de pe zid arăta că aceasta e clădirea în care J. J. Thomson a descoperit electronul în 1897, dar nu exista absolut nimic care să indice că tot aici au descoperit Francis Crick și James Watson ADN-ul, James Chadwick – neutronul, Max Perutz a elucidat structura proteinelor etc. Douăzeci și nouă de membri ai Laboratorului Cavendish au câștigat Premiul Nobel, mai mulți laureați decât au majoritatea țărilor. Numai în anul 1962, Nobelul a ajuns la patru dintre membri: James Watson și Francis Crick, pentru fiziologie sau medicină, și Max Perutz și sir John Kendrew, pentru chimie.

La Laboratorul Cavendish, în 1953, Crick și Watson au fost fotografiați împreună în fața unui model al moleculei de ADN care arăta de parcă ar fi fost făcut din piesele unui set de construit Meccano. Odată am întrebat pe cineva de la

Laboratorul Cavendish de ce nu e expus nicăieri modelul. Mi s-a răspuns că modelul din fotografii nu era cel folosit de cei doi. Acela fusese demontat. Crick și Watson fuseseră nevoiți să assembleze un altul pentru fotografie. Între timp, oamenii începuseră să ia bucăți din el ca suvenir, multe ajungând să fie vândute ca obiecte de colecție. Drept urmare, modelul practic s-a duplicat, exact ca ADN-ul adevărat, căci acum prin lume circulă mai multe bucăți din el decât au existat în 1953. De asta, mi s-a spus, nu e expus în muzeu.

Preferatul meu de la Cavendish e Max Perutz, care și-a petrecut patruzeci de ani din viață elucidând structura unei singure proteine, hemoglobina. A fost un demers atât de dificil, încât i-au trebuit cincisprezece ani doar ca să găsească o manieră de lucru. Perutz a fost, poate, cel mai mare ipohondru din epoca modernă. Purta la el un cartonaș cu instrucțiuni privind alimentația în cinci limbi, pe care-l trimitea la bucătărie oriunde lua masa. Refuza să stea în camere în care arseseră recent lumânări sau în care se făcuse curățenie cu vreuna din mai multe soluții de curățare și dezinfectare folosite la scară largă (deși voia ca totul în jurul lui să fie dezinfectat). Din cauza durerilor de spate cronice, la congresele științifice prezenta câte un vorbitor, după care, adesea, se întindea în fața pupitrului pe durata discursului. Uneori susținea chiar prelegeri din poziția culcat.

Îl admir și pe sir Lawrence Bragg, care a primit în 1915 Premiul Nobel pentru activitatea sa în domeniul cristalografiei cu raze X. Bragg a devenit ulterior președintele Institutului Regal din Londra. Îi plăcea foarte mult activitatea asta, dar îi lipsea grădinaritul, așa că s-a angajat o zi pe săptămână grădinar la o casă din South Kensington. Femeia care l-a angajat

habar n-a avut că grădinarul ei se număra printre cei mai de seamă savanți din Marea Britanie, până într-o zi, când o prietenă venită la ceai s-a uitat pe geam și a întrebat cu nonșalanță: „Draga mea, de ce-ți tunde gardul viu sir Lawrence Bragg, laureat cu Premiul Nobel?”.

După-amiaza târziu m-am întors pe jos la gară. Aș fi vrut să iau un tren mai departe, spre Oxford, dar s-a dovedit că ajunseseam cu aproape cincizeci de ani prea târziu pentru asta. Calea ferată de la Cambridge la Oxford – numită afectuos Linia Varsity sau, câteodată, Linia Materiei Cenușii – a fost închisă în 1967. Azi, cea mai scurtă călătorie între cele două orașe (pe care, să ne înțelegem, le despart doar 128 de kilometri) durează mai bine de două ore și jumătate și trebuie să schimbi trenul de două ori.

Am decis să-mi modific traseul la Londra și să plec spre Oxford dimineața. La gară am cumpărat un bilet dus până la Londra și am mers pe peronul unu, cel pentru Londra. Când locuiam în Norfolk și călătoream regulat la Londra și înapoi, trebuia să schimb trenul la Cambridge de fiecare dată. Asta însemna, de regulă, să cobor dintr-un tren exact la timp ca să-l văd pe celălalt plecând. Ca urmare, cunosc bine gara Cambridge și știu din experiență că oamenii care o administrează nu le place să dezvăluie prea multe informații. De fiecare dată când ajungi acolo, parcă ai fi invitat la emisiunea-concurs *Would I Lie to You?*. De această dată, un tren care semăna foarte bine cu unul ce merge spre Londra a tras la peronul unu și a oprit acolo. Însă pe ecrane scria „Capăt de linie”, ceea ce sugera, evident, că ar fi o nesăbuință să urci în el, pentru că ar putea să plece în orice moment spre un depou, la Royston sau în alt loc

la fel de prăpădit și neprietenos, și atunci chiar că am fi încurcat-o.

Așa că noi, cei aproximativ cinci sute de pasageri, am stat și ne-am uitat vreo zece minute la trenul gol. În cele din urmă, câțiva curajoși au urcat, apoi s-a declanșat un fel de goană, ca atunci când Teritoriul Oklahoma a fost deschis pentru coloniști, aproape toată lumea zorindu-se să ocupe un loc. Dar a trebuit să rămânem toți pregătiți să sărim din tren, dacă se dovedea că mergea într-adevăr la Royston pentru mentenanță (sau, o idee și mai bună, pentru scoatere din uz). Până la urmă s-a dovedit că ghiciserăm corect. Era și fusese tot timpul trenul de Londra. Așa că am câștigat jocul. Premiul nostru a constatat în faptul că am călătorit așezați până la Londra. Cei treizeci, patruzeci de oameni care rămăseseră pe peron pentru că avuseseră încredere în ecrane au jucat un joc nou, „Statul în picioare pe culoar, tot drumul până la Londra”.

Am observat că din locul meu de la geam vedeam bine afișul cu Jeremy Clarkson pe care-l remarcasem mai înainte, ceea ce m-a făcut să mă gândesc iar la prostie, în sensul universal. Citisem recent ceva despre așa-zisul efect Dunning-Kruger, care poartă numele celor doi profesori de la Universitatea Cornell din statul New York care l-au descris pentru prima oară. În esență, efectul Dunning-Kruger înseamnă să fi prea prost ca să știi cât de prost ești. Asta pare o descriere destul de realistă a lumii. Așa că am început să mă întreb: și dacă ne tâmpim toți în aproximativ același ritm și nu ne dăm seama, pentru că ne deteriorăm împreună? Ați putea spune că am observa o scădere generală a valorilor IQ-ului, dar dacă nu e genul de deteriorare care se vede în testele pentru măsurarea inteligenței? Dacă s-ar reflecta, să zicem, numai în decizii neinspirate sau gusturi mai

proaste? Asta ar explica, de pildă, succesul serialului *Mrs. Brown's Boys*.

Știm cu toții că expunerea regulată la plumb poate afecta grav funcționarea creierului, dar oamenii de știință le-au trebuit multe decenii ca să-și dea seama de asta. Dar dacă altceva, și mai insidios, ne otrăvește creierul dintr-o altă parte a vieții noastre cotidiene? Numărul de chimicale utilizate în lumea dezvoltată depășea 82.000 la ultima numărătoare și efectele majorității dintre ele – 86%, potrivit unei estimări – nu au fost testate niciodată pe om. Ca să luăm un exemplu, toți consumăm sau absorbim zilnic cantități substanțiale de bisfenoli și ftalați, care se găsesc în ambalajele alimentare. Ar putea să ne tranziteze inofensiv corpul sau ar putea să-i facă creierului nostru ce-i face cuptorul cu microunde unei farfurii de iahnie de fasole. N-avem idee. Dar, dacă urmărești emisiunile de la televizor într-o seară obișnuită din timpul săptămânii, n-ai cum să nu-ți pui niște întrebări. Altceva nu mai am de spus.

Capitolul 16

La Oxford și prin zonă

I

Am hotărât, după ce am meditat la asta, că sistemul onorurilor din Marea Britanie nu e un lucru bun. Îmi dau seama că pot fi acuzat de ipocrizie, pentru că acum câțiva ani am acceptat eu însumi o distincție. Dar, pe de altă parte, vanitatea mea a fost întotdeauna mai presus de principii.

Mi s-a acordat Ordinul Imperiului Britanic onorific, care, fiind onorific, și nu chiar real, nu e decernat de regină, ci de un ministru al guvernului ei. Eu l-am primit pe al meu de la Tessa Jowell, ministrul Culturii pe atunci, o persoană foarte simpatcă, în cadrul unei ceremonii scurte în biroul ei. Potrivit elogiului, distincția îmi era acordată pentru servicii aduse literaturii, lucru foarte amabil și generos, dar care însemna de fapt că o primesc pentru servicii aduse mie însumi, căci n-am făcut nimic ce n-aș fi avut de gând să fac oricum. Vedeți, asta-i problema cu distincțiile. În ansamblu, oamenii sunt recompensați doar pentru că sunt ei înșiși, ceea ce, sincer, în multe cazuri e deja mai mult decât suficient.

În America există doar două căi de a-ți atrage adulația oficială. Ori răpui de unul singur un cuib de mitraliori germani, ducând în cârcă un camarad rănit, pe drumul de întoarcere

într-un loc numit Porkchop Hill sau Cemetery Ridge, caz în care primești Medalia de Onoare din partea Congresului, ori cumperi admirația societății finanțând construirea unei aripi de spital sau a unei clădiri universitare sau a ceva similar. Nu adaugi nimic la numele tău, ca-n Marea Britanie, ci-ți adaugi numele la ceva. Strălucirea caldă a prestigiului nejustificat e aceeași în ambele cazuri. Diferența e că-n America sistemul generează construirea unei aripi de spital; în Marea Britanie te alegi doar cu un idiot îmbrăcat în hermină.

Aduc vorba aici despre asta pentru că mergeam să văd unul dintre cele mai importante locuri în care se acordă aceste onoruri, palatul Blenheim, reședința ducilor de Marlborough, ale căror înfăptuiri de-a lungul ultimelor unsprezece generații ar putea fi înscrise cu un marker pe o alună. Cineva îmi dăruise cu mare amabilitate ceaiul de după-amiază și un tur al palatului, iar tichetul-cadou expira în scurt timp, așa că-mi făcusem repede o rezervare, căci urma să ajung în zonă.

Blenheim e o reședință de-a dreptul remarcabilă, nu încape îndoială, și abia așteptam s-o vizitez. Nu știu ce anume a mers prost – am intrat pe ușa greșită, m-am așezat la coada nepotrivită sau tichetul meu avea restricții –, dar am fost repartizat într-un grup de alți paisprezece oameni vag nedumeriți și mânat spre ceva ce se chema „Blenheim: povestea necunoscută”. Aceasta s-a dovedit a fi un periplu audiovizual prin șase încăperi de la etaj. O doamnă ne-a ținut un scurt discurs introductiv, după care am fost lăsați într-o cameră mică și am privit muți de groază cum ușa automată s-a închis în urma noastră. Începând de aici, totul a fost automat. În fiecare încăpere exista un comentariu înregistrat și unu sau două personaje activate electronic – un duce așezat la birou, scriind

spasmodic cu o pană care nu prea atingea hârtia și chestii de genul ăsta. Fiecare cameră oferea circa două minute de divertisment, apoi se deschidea o altă ușă și ni se indica să trecem în camera următoare. Nu eram atât vizitatori, cât prizonieri.

Fiecare încăpere acoperea o altă perioadă din istoria palatului, în ideea că toate laolaltă trebuiau – m-am prins eu – să ne trezească emoții, ca să apreciem mai bine locul ocupat de palatul Blenheim în istoria și-n inima țării. Dar, de fapt, prezentarea era în mare parte incoerentă. În două încăperi era pur și simplu imposibil să înțelegi ce se petrece. Într-una era vorba despre un plan de a monta o piesă de teatru la palat, în secolul al XIX-lea – fapt a cărui relevanță pentru indiferent ce n-a reieșit deloc –, iar în cealaltă, și mai derutant, se petrecea o întâlnire, în anul 1939, între un servitor din secolul al XVIII-lea și Consuelo Vanderbilt, pe atunci amanta lui Blenheim. Nici un moment al experienței n-a transmis informații semnificative, nici n-a oferit divertisment adevărat. Camerele erau mici, neaerisite și înghesuite. Și mai rău, cineva din grupul nostru trăgea cele mai teribile bășini fără zgomot. Din fericire, eram eu, așa că nu mă deranja nici pe departe la fel de mult ca pe ceilalți. După vreo douăzeci de minute de spectacol audiovizual am fost depuși într-un magazin de suvenir, unde ni s-a atras atenția asupra numeroaselor altor locuri de pe proprietate unde ne putem cheltui banii – pe ceai și biscuiți, pe răsaduri și lopățele de designer de la centrul de grădinărit, pe plimbări cu un trenuleț. A fost de tot rahatul.

Aveam rezervare pentru un ceai cu șampanie în așa-zisa Cameră Indiană. A fost foarte plăcut, dar cel mai mult am savurat faptul că nu plăteam eu cele 35 de lire, cât costa.

După aceea m-am plimbat pe proprietate, care e splendidă, și am intrat în impunătorul sat Woodstock, aflat la doi pași. Când am călătorit la Woodstock pentru *Însemnări de pe o insulă mică*, avea tot felul de magazine, inclusiv un magazin de mănuși, o frizerie, o măcelărie de familie, un anticariat și multe magazine cu antichități. Majoritatea au dispărut, din păcate, dar mai există o librărie bună și un bufet popular cu gustări reci, care nu exista pe vremuri. Însă laitmotivul copleșitor în Woodstock sunt acum mașinile. Erau parcate pretutindeni, în fiecare ungher posibil și atât de înghesuite pe High Street – un drum care, de fapt, nu duce nicăieri, ci se oprește la poarta palatului –, încât era greu să traversezi ca pieton. Multe dintre case aveau la ferestre anunțuri ce exprimau îngrijorarea față de propunerea de construire a 1.500 de locuințe la marginea satului. Întrucât Woodstockul are acum doar 1.300 de case, atitudinea locuitorilor nu mi s-a părut nerezonabilă, mai ales că terenul desemnat face parte din centura verde a Oxfordului. Terenul se află în proprietatea palatului Blenheim, care a declarat că trebuie să-l vândă pentru a finanța reparații la palat în valoare de 40 de milioane de lire.

Problema cauzată de construirea marilor complexuri de locuințe în astfel de locuri nu constă numai în pierderea unui teren, ci și în faptul că noua așezare ajunge să distrugă ceva deja existent. Woodstockul nu va mai fi Woodstock dacă amplasezi la periferia lui un orașel nou, cu un supermarket și o parcare noi-nouțe și strălucitoare. Nu mă îndoiesc că nevoia de noi locuințe la Oxford se justifică, dar sunt sigur că există soluții mai de bun-simț și mai inteligente decât să trănțești 1.500 de case noi pe un teren imens și să speri că drumurile și cabinetele medicale și școlile și restul infrastructurii vor face față la

dublarea bruscă a poverilor locale. Poate că ar fi o idee să li se ceară antreprenorilor imobiliari să locuiască în propriile complexuri de locuințe vreme de cinci ani, ca să demonstreze că într-adevăr se locuiește în ele fantastic de bine. E doar o idee.

Am petrecut noaptea în Woodstock, iar dimineața am luat un autobuz șic spre Oxford. Autobuzul era foarte albastru, pe dinăuntru și pe dinafară, și foarte curat. Era autobuzul pe care-l așteptasem în călătoria de la Bognor la Hove. Scaunele erau deosebit de comode, îmbrăcate într-o imitație de piele bleumarin. M-am așezat la etaj și am savurat priveliștile. Autobuzele erau și ele populare, dar nici pe departe ca mașinile personale. Toate șoselele spre Oxford erau congestionate – mașini împotmolite la sensuri giratorii, făcând coadă la benzinării, intrând în oraș în șiruri care abia se mișcau. Nu țin să insist pe subiectul ăsta, dar oare sunt singurul care se întreabă dacă soluția cea mai bună la problemele Oxfordului constă în construirea unor noi suburbii?

Oxfordul e victima propriei atractivități. Aici vor să locuiască mai mulți oameni decât poate orașul să primească în mod confortabil, și nu îi poți învinovăți. Lăsând la o parte traficul, sunt gata să declar Oxfordul orașul britanic cu cele mai mari progrese. În *Însemnări de pe o insulă mică* am fost dur cu dragul de el, nu pentru că ar fi arătat deosebit de prost, ci pentru că nu arăta suficient de bine. Consider că anumite orașe frumoase și istorice – Oxford, Cambridge, Bath, Edinburgh, ca să menționez doar patru – au datoria aparte de a rămâne frumoase și istorice, iar Oxfordul a părut vreme îndelungată că nu înțelege deloc treaba asta.

Ei, dar cum s-a schimbat situația! În ultimii ani s-au ridicat peste tot clădiri noi, unele foarte impresionante. High Street a devenit zonă pietonală și e mult mai plăcut s-o străbați într-o plimbare, mai ales că are magazine și restaurante elegante și un hotel frumos. S-au cheltuit cu generozitate milioane de lire pentru îmbunătățirea fondului inegalabil de muzee al universității, mai ales pentru Muzeul Ashmolean, din câte am citit. Chiar în fața gării era în curs de execuție un nou proiect măreț. La vremea când am trecut pe lângă el, viza mai ales tăierea unor copaci ce păreau sănătoși și dereglarea traficului, dar am încredere că ambele neajunsuri vor fi remediate. Din câte înțeleg, ideea e ca Oxfordul să fie înzestrat cu o nouă promenadă amplă pentru a-i primi pe călătorii care ies din gara sa ce arată ca un mare rastel pentru biciclete, lucru care nu poate fi decât bun. Când am vizitat Oxfordul în 1995, pentru cartea mea, am criticat usturător clădirea administrației colegiului Merton, pe care cred că am asemănat-o cu o stație electrică. Ei bine, acum doi ani, clădirea a fost reconstruită într-un stil mai discret și mai rafinat. Acum e de o frumusețe calmă, modernă, dar respectuoasă, și se armonizează perfect cu strada medievală pe care se află. Sir Martin Taylor, binevoitorul președinte al colegiului, m-a invitat să tai panglica în cadrul unei ceremonii restrânse. S-ar putea ca atunci să mă fi simțit cel mai mândru. Am înaintat acum pe Merton Street și am privit clădirea administrației cu admirație și cu un fel de afecțiune posesivă, apoi m-am plimbat îndelung prin oraș, prin cartiere elegante și prin altele părăginite, uitându-mă ocazional în vitrinele magazinelor și, la un moment dat, afundându-mă în Blackwell's, îndrăgita librărie imensă de pe Broad Street, dar în rest hoinărind și atât.

Spre amiază am făcut un tur prin parcurile universității, care sunt, de fapt, un singur parc, dar atât de plăcut, încât și-a acordat singur pluralul, și am ajuns la sectorul științific al universității, direct în fața Muzeului de Istorie Naturală și a Muzeului Pitt Rivers, găzduite de aceeași clădire.

Deși ambele muzee erau și înainte excelente, în ultimii ani au fost aduse la o stare foarte aproape de perfecțiune, prin restaurări generoase și ingenioase. Nu realizasem, dar clădirea – o hardughie victoriană gotică, cu un aer apăsător caracteristic – se redeschisese abia recent, după paisprezece luni de renovări ce au inclus spălarea și reasamblarea a 8.500 de panouri de sticlă din acoperiș, astfel că azi lumina se revarsă de sus, creând impresia de spațiu aerisit, clar, pe care n-a avut-o niciodată. Realizezi că așa trebuie să fi fost când era nouă-nouță. Muzeul nu e doar interesant și informativ, ci și imaginativ și accesibil și distractiv – toate atributele pe care ar trebui să le aibă muzeele și nu prea le au. Iar colecțiile sale sunt fantastice. Fiecare vitrină era o mică insulă a minunilor.

Muzeul – numele său oficial e Muzeul de Istorie Naturală al Universității Oxford – a fost construit în 1860. Charles Dodgson îl vizita frecvent și multe dintre personajele povestirilor cu Alice sunt inspirate din colecțiile sale, nu în ultimul rând dintr-o pictură a olandezului Jan Savery înfățișând o pasăre dodo. Dodgson a fost, desigur, un personaj oarecum ambivalent. Azi ni-l amintim ca Lewis Carroll, autor îndrăgit de povestiri pentru copii, însă contemporanii săi de la Oxford îl cunoșteau doar ca un matematician timid și bâlbâit, autorul lucrării *An Elementary Treatise on Determinants in the Formulae of Plane Trigonometry*, care curta copii. Puțini dintre colegii lui, poate

nici unul, n-avea idee că în timpul lui liber scria versuri memorabile, precum:

*Sălăşluiam în vis în marmure
Şi toate târâtoarele umede
Urcau pe pereţi împleticindu-se.*

Vitrina dedicată lui Dodgson şi lui Alice Liddell (fica preşedintelui Colegiului Christ Church, unde predă matematicianul) conţine o pasăre dodo foarte frapantă, parcă vie, dar e un simplu model, dat fiind că-n lume nu mai există nici o pasăre dodo adevărată, nici măcar împăiată. În 1755, ultima pasăre dodo din lume, împăiată sau nu, a fost aruncată pe foc de directorul Muzeului Ashmolean, pentru că i s-a părut că începe să mucegăiască, ceea ce dovedeşte că idioţii nu sunt o invenţie a epocii noastre. Alt angajat al muzeului a încercat să scoată pasărea din foc, dar a reuşit să-i salveze doar capul pârjolit şi o parte dintr-un picior. Şi ele sunt expuse în vitrină, fiind tot ce a mai rămas din ultima pasăre dodo de pe Pământ.

Din Muzeul de Istorie Naturală ajungi în Muzeul Pitt Rivers, specializat în antropologie şi agreabil de plin, practic până la tavan, cu cea mai admirabilă diversitate de obiecte etnografice, toate luminate liniştitor şi aranjate artistic. A fost construit mai târziu, în 1884, şi a trecut de asemenea printr-o renovare recentă. Poartă numele lui Augustus Henry Lane Fox Pitt Rivers, un moşier bogat şi unul dintre cei mai afurisiţi şi mai meschini bărbaţi din istorie. Îşi bătea copiii, inclusiv ficele adulte, şi-i maltrata pe lucrătorii de pe proprietatea lui. Odată a evacuat dintr-o căsuţă de pe moşie doi soţi trecuţi de optzeci de ani, deşi

știa că n-aveau unde să meargă, după care a lăsat căsuța goală. Când a aflat că soția lui pregătise o petrecere de Crăciun pentru săteni, a închis cu lacătul toate porțile moșiei, ca ei să nu poată intra. Însă era de o erudiție impresionantă și a strâns o colecție remarcabilă de comori, pe care le-a lăsat Universității Oxford. Azi, rezultatul e unul dintre marile muzee de antropologie ale lumii.

Intenționasem doar să arunc rapid o privire prin ambele muzee, dar am rămas aproape trei ore și tot n-am văzut nici jumătate din câte voiam să văd. Ele sunt nu numai interesante, ci și de-a dreptul utile. La un mezanin al Muzeului de Istorie Naturală, un șir de vitrine dispuse de-a lungul unui perete conține un set mai mult sau mai puțin complet de păsări britanice împăiate, dar fiecare vitrină e dedicată unui anumit habitat – luncă, pădure, coastă, teren agricol –, astfel că poți să examinezi atent fiecare pasăre și mediul în care e cel mai probabil s-o întâlnești. Alături de fiecare pasăre se afla un mic simbol care arăta dacă populația speciei respective crește, scade sau se menține constantă în Marea Britanie. (Pentru un număr alarmant de specii, scădea.) N-am învățat niciodată atât de multe, atât de rapid și fără cel mai mic efort. M-am întrebat mereu care sunt diferențele dintre felurile păsări britanice negre – cioară de câmp, cioară neagră, corb și așa mai departe –, iar muzeul mi le etala în fața ochilor. Acum nu-mi mai amintesc nimic din cele aflate, firește (am șaiszeci și trei de ani), dar preț de un minut am știut și am fost vrăjit. Iar noua cafenea micuță era și ea excelentă.

Ieșind din muzeu, am hotărât să închei ziua asta splendidă cu o plimbare până la Iffley. Tocmai citisem cartea *Unwrecked*

Britain a regretatei și eroicei Candida Lycett Green, în care declară că Iffley e unul dintre locurile sale preferate din Marea Britanie, așa că mi-am zis că merită să-l văd. În plus, plimbarea până la Iffley mă ducea pe Iffley Road, pe lângă un loc pe care de câțiva ani eram oarecum curios să-l văd: pista pe care Roger Bannister a alergat pentru prima oară 1.600 de metri în mai puțin de patru minute, în primăvara anului 1954.

E o poveste grozavă. Bannister era un tânăr medic londonez. N-avea antrenor sau manager. Se antrena doar jumătate de oră pe zi. În ziua cursei a mers dimineața la muncă, apoi a plecat de la Londra cu trenul. A mers pe jos acasă la un prieten din nordul Oxfordului – adică la cel puțin trei kilometri de gară – pentru un prânz format din salată cu șuncă, după care a acceptat să fie dus cu mașina la concurs, după-amiaza târziu. E greu să ne imaginăm circumstanțe cu șanse mai mici de a duce la un rezultat de nivel mondial. Pista era de zgură, o suprafață cumplit de incomodă pentru alergare. Era prima cursă a lui Bannister în opt luni. Până nu demult, alergătorilor care încercau să stabilească recorduri mondiale li se îngăduise o libertate considerabilă de acțiune, pentru a-i ajuta să obțină cel mai bun rezultat posibil. Când alergătorul britanic Sydney Wooderson stabilise recordul mondial de 4 minute și 6 secunde la 1.600 de metri, unuia dintre ceilalți concurenți i se permisesse un avans de 250 de metri, ca să imprime ritmul. Dar acum nu se mai admitea un asemenea ajutor. Bannister n-avea să se bucure de nici un tratament special.

Bannister și-a obținut timpul-record forțându-se până la limita absolută a puterilor omenești. Fotografia în care se prăbușește peste panglică, la linia de sosire, a fost una dintre imaginile emblematice ale copilăriei mele. În afară de fotograf

și câțiva oficiali, aproape nimeni n-a urmărit cursa. Timpul său câștigător a fost de 3 minute, 59 de secunde și 4 zecimi. La sosire era atât de epuizat, încât era „aproape inconștient”, cum remarcă în autobiografia sa.

Pista, rebotezată Pista sir Roger Bannister, există și azi, deși s-a modernizat și a fost împrejmuită cu garduri care nu te lasă să vezi mare lucru. Cum stăteam acolo, mi-am dat seama că trecuseră aproape șaiszeci de ani în cap – mă rog, socotind anotimpul, și nu ziua precisă – de când Bannister alergase în marea lui cursă. Însă aproape nimeni nu-și mai amintește acum că recordul lui a rezistat doar câteva săptămâni. Un australian pe nume John Landy l-a doborât în luna următoare, în Finlanda.

Iffley Road e o arteră principală aglomerată și nu chiar încântătoare, ba părea să devină tot mai neplăcută pe măsură ce înaintam, încât m-am întrebat dacă nu cumva mica mea aventură era o greșală. Dar apoi, intrând pe o bifurcație într-un loc numit Iffley Turn, m-am trezit transportat ca prin farmec într-un sat din Cotswold sau, în orice caz, într-un loc frapant de asemănător. Cea mai mare parte a Iffley-ului e construită de-a lungul unui singur drum, mărginit de căsuțe și un bar sau două, ducând la o biserică veche, din piatră, cu turlă pătrată. Biserica, numită St. Mary's, a fost construită la sfârșitul secolului al XII-lea, iar între 1232 și 1241 a fost căminul unei celebre anahorete pe nume Annora, care trăia într-o celulă construită lângă biserică, cu o fereastră tăiată în zidul bisericii, ca să poată urmări slujbele. O anahoretă era, practic, prizonieră de bunăvoie. Nu putea să-și părăsească celula, dar putea să converseze cu vizitatorii printr-o fereastră și avea o servitoare

care se îngrijea de ea, astfel că la capitolul greutăți situația ei era relativ blândă. Celula propriu-zisă nu mai există de mult.

Îi sunt recunoscător Candidei Lycett Green și pentru că mi-a făcut cunoștință cu poetul Keith Douglas, care cunoștea Iffley foarte bine pentru că acolo locuia tânăra pe care o iubea. În al Doilea Război Mondial, aflat în armată, Douglas i-a scris iubitei sale aceste versuri obsedante:

*Fluieră și voi auzi
voi veni în altă seară, când barca
spre Iffley doar pe tine te duce;
când, culcată, privești la cerul furtunos,
nu-i vestitorul ploii aerul cel răcoros;
ci sufletul meu ce ușor te sărută pe buze.*

Douglas a fost ucis la Saint-Pierre, lângă Bayeux, la câteva zile după debarcarea din Normandia, în 1944, și e una dintre crucile în șiruri drepte, în cimitirele militare. Avea douăzeci și patru de ani.

M-am întors la Oxford pe o cărare de pe malul râului și n-am întâlnit nici un suflet.

II

A doua zi mă aflam la Ashmolean când s-a deschis. Și acesta e un muzeu excelent, care a avut parte recent de o generoasă renovare generală – în acest caz, în valoare de 61 de milioane de lire. Pe dinafară arată ca întotdeauna – măreț și sobru, ca Muzeul Britanic –, dar în acest edificiu amenințător a fost

introdusă cu ingeniozitate o nouă clădire curată și prietenoasă, cu spațiu de expoziție dublu față de cel anterior. Fiecare încăpere e acum o zonă de încântare plăcut luminată, cu obiecte minunate, expuse într-o manieră desăvârșită.

Muzeul Ashmolean datează din 1683 și e cel mai vechi muzeu public din Europa. A fost botezat după Elias Ashmole, deși cea mai mare parte din colecția inițială a fost alcătuită de familia Tradescant. Ashmole n-a făcut decât s-o moștenească, însă a avut înțelepciunea să o transmită mai departe Oxfordului, cu anumite clauze referitoare la întreținerea ei, astfel că numele de pe clădire e al lui. Colecțiile de istorie naturală au fost detașate în secolul al XIX-lea – la ele priveam în celălalt capăt al orașului cu o zi înainte –, iar Muzeul Ashmolean s-a axat ulterior pe artă și arheologie. E cel mai seducător muzeu dintre câte există. Am petrecut aproape o oră într-o galerie cu statui clasice care alcătuiesc colecția Arundel. Nu mă interesează în mod deosebit statuile, însă povestea alcătuirii colecției, a cărei pierdere a fost ulterior evitată la limită, relatată pe o serie de panouri, e atât de captivantă, încât m-am trezit citindu-l pe fiecare și apoi studiind statuile. Și nici n-am știut când a trecut o oră.

Persoana cel mai adesea asociată cu Muzeul Ashmolean în epoca modernă e sir Arthur Evans, numit custode în 1884, care a reîntinerit muzeul după ani de neglijare. Evans a condus muzeul timp de douăzeci și patru de ani, dar în 1900, la vârsta de patruzeci și doi de ani, a mers în Creta și a descoperit palatul Knossos și vechea civilizație minoică. La Knossos, Evans a găsit patru sute de tăblițe de lut cu două tipuri de inscripții misterioase, pe care le-a numit Liniarul A și Liniarul B. Nimeni nicăieri n-a reușit să descifreze cele două scrieri, deși mulți au

încercat. În 1932, Evans a cunoscut un școlar pe nume Michael Ventris și i-a arătat o parte din tăblițe. Ventris a făcut o fixație pentru această scriere nedescifrată și și-a petrecut tot timpul liber, întâi ca student, apoi ca tânăr arhitect, încercând să elucideze textele. În 1952, la douăzeci de ani după ce le văzuse pentru prima oară, a anunțat că descifrase Liniarul B. Era o realizare uluitoare, mai ales având în vedere că nu făcuse studii de criptologie sau de limbi antice și că lucra cu normă întreagă în altă parte. La foarte scurt timp după aceea, a urcat în mașină într-un miez de noapte, la Londra, și a intrat cu viteză în spatele unui camion parcat, pe pasajul Barnet. Avea treizeci și patru de ani și nici un motiv cunoscut ca să se sinucidă. Liniarul A n-a fost descifrat nici până-n ziua de azi.

La Ashmolean sunt expuse mai multe tăblițe cu Liniarul B, împreună cu o descriere excelentă a modului în care au fost descifrate, plus multe alte informații despre Knossos. Am pierdut aproape o oră în fața unei singure vitrine din secțiunea minoică și am realizat că-n ritmul ăsta nu voi trăi destul ca să ajung la ultimul etaj, așa că am iuțit pasul. Dar tot mi-au trebuit încă trei ore ca să vizitez muzeul, chiar și-n ritm vioi. E pur și simplu un loc absolut minunat.

După aceea am simțit nevoia imperioasă de aer curat și am decis să fac o plimbare până la Wytham Woods, o pădure situată pe un deal, ceva mai departe de capătul vestic al orașului. În prezent, Wytham Woods e aproape cert pădurea cea mai studiată din lume. A fost donată universității în 1942 și de atunci e utilizată pentru studii botanice, de mediu și zoologice de toate tipurile posibile. Studiul asupra populațiilor sale de păsări, demarat în 1947, e cea mai îndelungată cercetare biologică de pe tot Pământul, iar alte părți ale pădurii au fost

folosite pentru studierea liliecilor, a căprioarelor, a insectelor, a copacilor, a mușchilor, a rozătoarelor și a aproape tuturor celorlalte forme de viață care trăiesc și se înmulțesc în climă temperată.

Wytham Woods (apropo, se pronunță *wite-hum*) e la doar cinci-șase kilometri de centrul Oxfordului, însă drumul pe jos până acolo e destul de lung, pentru că trebuie să traversezi Tamisa și să treci de foarte aglomeratul pasaj supratran vestit al autostrăzii A34, posibilitățile de traversare nefiind tocmai multe nici în primul caz, nici în al doilea. Cel mai agreabil traseu părea să fie peste Port Meadow, o luncă largă pe malul fluviului, dar mi-a fost ciudat de greu s-o găsesc. O vreme am mers pe străzi rezidențiale din apropiere de Port Meadow, apoi pe străzi rezidențiale departe de Port Meadow, după care prin ceva ce părea a fi rezervație naturală, nu prea departe de Port Meadow, însă clar separată de aceasta, și în cele din urmă printr-un fel de mlaștină care s-ar fi putut afla oriunde, până să mă conving că ajunsesem pe Port Meadow, și chiar și atunci părea că mă aflu în cea mai depărtată și mai puțin vizitată parte a luncii. Traseul m-a dus într-un mare spațiu deschis, plin cu cai, unii neastâmpărați într-o manieră nu neapărat prietenoasă. Gândindu-mă la oameni călcați în picioare de animale, am mers în pas vioi, iar caii, din fericire, nu mi-au dat nici o atenție.

Am ieșit din luncă în Wolvercote, foarte departe de locul în care speram să mă aflu la acel moment, și am urmat drumul spre satul Wytham, la poalele Wytham Woods. A fost o plimbare plăcută, care m-a dus pe lângă Trout Inn, un bar ce a apărut în circa o mie de episoade din *Inspectorul Morse*, și pe lângă ruinele mănăstirii Godstow. Consultând harta, am

constatat că mai aveam mult de mers până la Wytham. Aventura mea se dovedea a fi mult mai mult decât ce-mi propusesem să fac.

Wytham e un sătuc drăguț, cu o crâșmă, un magazin sătesc, o biserică și cam atât. Îi lipsea însă un singur lucru: indicații pentru a ajunge la Wytham Woods. Indiferent pe ce stradă mă aventuram, dădeam peste indicatoare severe care-mi cereau să dispar: *Locuință privată. Accesul interzis, drum privat. Fără drept de trecere, Privat – numai pentru vehiculele autorizate.* Harta mea de la Serviciul Topografic Național includea nenumărate cărări prin pădure, însă nimic nu-mi arăta cum să ajung la ele. N-am reușit să găsesc nicăieri un indicator de cărare publică și nici vreun om căruia să-i cer lămuriri.

Un indicator de pe un drum secundar arăta calea spre o stație de transport, ceea ce suna promițător, așa că am înaintat opt sute de metri pe acel drum, însă n-am găsit nici stația, nici vreo cărare, iar pădurea, vizibilă pe dealul învecinat, devenea tot mai îndepărtată în loc să se apropie. Mersesem deja destul de mult și trebuia să mă și întorc la Oxford, așa că ideea de a parcurge alți doi, trei kilometri până la pădure, urcând un deal înalt, era mai puțin seducătoare decât fusese cu două sau trei ore înainte. Asta-i problema cu mersul pe jos: pierzi atât de mult timp și depui atâta efort ca să ajungi la destinație, încât nu-ți rămâne întotdeauna suficientă energie când o atingi.

M-am întors în sat. Magazinul se închisese pe ziua aceea și nu vedeam nici un om căruia să-i cer îndrumări. Potrivit unui panou informativ din apropiere, cea mai mare parte a satului se afla în proprietatea Universității Oxford, iar sătenii erau predominant chiriași, așa că – trebuie să recunosc – toate acestea îmi păreau ușor și inutil ostile. Mai târziu am aflat de la

o cunoștință care locuiește în Oxford că Wytham Woods nu e realmente deschisă pentru public. Poate că nu te atacă nimeni cu un pistol cu electroșocuri, cum s-ar putea întâmpla în California, dar nici nu ești primit cu brațele deschise. Apoi mi-a trecut prin cap că, dacă-n pădure se desfășoară studii atente, dacă e presărată cu căsuțe pentru păsări și capcane și altele asemenea, nu e deloc indicată prezența oamenilor cu câini și biciclete ca să tulbure lucrurile, așa că i-am iertat pe cercetători, în numele științei.

În plus, era cinci și jumătate, aproape de ora cocteilurilor, așa că m-am întors agale la Wolvercote, am băut un pahar la Trout Inn și apoi am luat un autobuz până-n oraș, ceea ce m-a făcut să mă simt chiar mulțumit.

Capitolul 17

Midlands

I

Mi-am cumpărat recent un laptop nou. Avea deja instalat un sistem de operare – cred că se cheamă Microsoft Gestapo – care-i lasă pe cei de la Microsoft să intre în computer la orice oră din zi și din noapte, să pună pe toată lumea cu fața la perete și să instaleze câte un program nou. Nu știu ce face programul ăsta nou și nici de ce nu le-a dat prin minte să-l instaleze din fabrică, dar, vădit lucru, e important pentru ei să-l instaleze acum. La fiecare a doua pornire a computerului, primesc un mesaj care spune: „Sunt pregătite niște actualizări pentru computerul dumneavoastră. Vreți să le instalați acum (acum este recomandabil) sau să vi se amintească din cincisprezece în cincisprezece secunde, până-n vecii vecilor?”.

La început m-am supus, însă încărcarea actualizărilor dura o veșnicie, iar ele nici nu produceau vreo schimbare detectabilă a calității vieții mele, așa că-n final am încercat să subminez procesul, oprindu-mi computerul și apoi repornindu-l. Ascultați la mine, să nu faceți asta niciodată! Următorul mesaj pe care l-am primit spunea: „Procesul de instalare se reia. Să nu mai încercați niciodată una ca asta! Nu uitați: știm că ați petrecut o după-amiază întreagă, pe 10 martie, urmărind filmulețe cu

Paris Hilton. Vă spunem soției. Noi suntem Microsoft. Nu vă puneți cu noi. Descărcarea se va încheia peste 14 ore”.

Așadar, primind o înștiințare de actualizare acum, când mă aflam într-un tren de la Londra la Birmingham, am acceptat stoic și am renunțat o vreme să mai sper că voi lucra. Am aruncat în schimb o privire la cei trei străini lângă care ședeam la o măsuță înghesuită. Toți trei erau îmbrăcați pentru serviciu, însă nu lucra nici unul, din câte-mi dădeam seama. Bărbatul de lângă mine se uita la un film – pariez că șeful lui nu știa treaba asta – și nici măcar nu era un film bun. Mi-am dat seama pentru că avea multe explozii și juca în el Liam Neeson. Cei doi de vizavi își țineau smartphone-urile ca pe niște cărțițele de rugăciuni, fascinați de ceea ce găseau pe ecran. Aproape toți ceilalți călători din raza mea vizuală aveau telefonul în mână și făceau chestii rapide cu degetele mari. Doi tineri care, evident, nu învățaseră să-și folosească asemenea unor experți degetele mari dormeau, cu căști în urechi. Un singur bărbat cu un laptop și un document părea implicat într-o muncă plătită.

Toate astea mă interesau întrucât călătoream pe o linie pe care guvernul voia s-o înlocuiască cu un serviciu nou, de mare viteză, numit HS2, într-o încercare de a stimula economia țării. Ideea era că, dacă duci oamenii la Birmingham cu douăzeci de minute mai repede, ei vor putea să muncească mai mult, iar acele douăzeci de minute suplimentare, puse laolaltă, se vor transforma în catralioane de lire în plus pentru economie. Eu unul mă cam îndoiesc de treaba asta, deoarece cred că, dacă îi dai unui om – oricare, de oriunde – douăzeci de minute în plus, el va bea o cafea. Asta ați face și voi, asta aș face și eu. Asta face oricine cu douăzeci de minute.

Criticii proiectului HS2 afirmă că, oricum, nu e nevoie să duci oamenii la Birmingham mai repede, pentru că pot să lucreze în tren. Dar, după cum demonstrau tovarășii mei de vagon, oamenii nu lucrează în tren. De fapt, nu sunt sigur dacă chiar mai lucrează.

Nu cu mult înainte, am comandat cu soția mea o canapea de la un magazin londonez de pe Fulham Road și, într-o sâmbătă din luna mai, chiar înainte de sărbătoarea legală May Day, am bătut tot drumul din Hampshire până-n Londra ca să semnăm actele. Când am ajuns la magazin, am găsit la intrare alte trei cupluri. Ușa era încuiată, iar în interior, întuneric. Asta, la ora zece dimineața, într-o sâmbătă, cu jumătate de oră după ora de deschidere afișată. Ne-am uitat toți înăuntru, pe rând, prin ușa de sticlă, de parcă unul dintre noi ar fi putut distinge ceva ce le scăpase celorlalți. În geam nu exista nici un anunț care să explice de ce era închis magazinul. Cei care aveau smartphone-uri și-au activat degetele mari și au spus că nu se anunța nimic nici pe pagina web a magazinului. Un bărbat a sunat la magazin și am auzit telefonul sunând înăuntru, dar, evident, nu era nimeni acolo ca să răspundă. După vreo 20-25 de minute ne-am lăsat cu toții păgubași și am plecat. Trei zile mai târziu, curios să aflu ce se întâmplase, am sunat la magazin ca să cer o explicație.

— A, da, a spus o tânără cu o voce afectată, aveam închis, fiind sărbătoare legală.

— Dar sâmbătă n-a fost sărbătoare legală. Sărbătoarea legală a fost luni.

— Da, am închis peste weekend.

— Dar n-ați pus un afiș în geam sau pe pagina web! Ați lăsat mai mulți oameni să stea în fața magazinului ca niște idiști.

— Îm, da, a zis ea, ca și cum ar fi fost o observație interesantă, dar inutilă.

Mi-am dat seama că, aproape sigur, își făcea unghiile sau citea e-mailuri.

— Ei bine, știi ceva? Ești o tâmpită răzgâiată și fără pic de minte! i-am spus.

De fapt, n-am zis vorbele astea, ci doar le-am gândit. Am mormăit în schimb o lamentație jalnică, în stilul britanic, și am închis. În cele din urmă, te dai bătut sau te muți în altă țară.

Zău că nu înțeleg cum îi iese Marii Britanii treaba asta. Economia ei e pe locul șase în lume, dar, din câte văd, nu mai produce mare lucru. Whitbread nu fabrică bere. Tate & Lyle nu mai rafinează zahăr. Doar cinci dintre cele mai mari companii britanice mai fabrică produse în Regatul Unit. Au rămas atât de puține companii industriale, încât ziarul *Financial Times* a trebuit să scoată cuvântul „industrial” din Media Industrială *Financial Times*, principalul său indice al bunăstării corporațiilor. Când eram copil, Marea Britanie fabrica un sfert din toate bunurile produse în lume (deși, în realitate, faptul că eu eram copil n-avea aici nici o legătură); acum cifra e de 2,9% și continuă să scadă. În ziua de azi, Marea Britanie fabrică motoare de avion cu reacție Rolls-Royce și toate borcănelele de marmeladă din lume și cam atât, din câte-mi dau seama.

Aproape tot ce mai rămâne pare să se afle în posesia unor străini. Diverse companii franceze dețin magazinele de jucării Hamley, fabrica de whisky Glenmorangie, firma de telefonie mobilă Orange, compania farmaceutică Fisons și cea de electricitate EDF. E.ON și Npower sunt germane. Scottish Power e spaniolă. United Biscuits, care produce biscuiții digestivi McVitie's, Jaffa Cakes și Hula Hoops, e deținută de PAI, o firmă

franco-americană cu capital privat, care am văzut că primise o ofertă de cumpărare din partea unei companii chineze. Jaguar, Blue Circle Cement, British Steel, Harrods, fabrica de bere Bass, majoritatea aeroporturilor principale, câteva dintre cele mai importante echipe de fotbal și Doubleday, editura care a publicat cartea de față, sunt, toate, deținute de firme străine. Mai mult de jumătate din cele mai mari companii britanice nici măcar nu au un președinte născut în Marea Britanie.

Sosurile HP și Daddies sunt produse în Olanda. Bomboanele Smarties, în Germania. Bicicletele Raleigh, în Danemarca. În 2010, RBS, o bancă scoțiană care a dat faliment, preluată de guvernul britanic, a împrumutat conglomeratului american Kraft bani ca să cumpere Cadbury's, cea mai venerabilă firmă britanică producătoare de ciocolată. Ca parte din contract, Kraft a promis să păstreze o fabrică Cadbury de lângă Bristol, însă doar de fațadă. Imediat ce s-a semnat contractul, Kraft a închis fabrica și a trimis în Polonia utilajele acesteia.

Cred că lucrurile astea contează. Pe vremuri, oamenii erau mândri de ceea ce oferea Marea Britanie lumii, dar acum nu pot fi siguri nici măcar de ce-și oferă sieși. Dacă te vinzi străinilor, trebuie să accepți că oameni din alte țări vor decide ce biscuiți mănânci, unde-ți sunt preparate sosurile, dacă băncile tale au denumiri cu semnificație locală, precum „Britannia” sau „Halifax”, ori poartă numele câte unui oraș spaniol în care n-a călcat nimeni niciodată și unde rata șomajului e de 40%.

Și totuși, țara prosperă. E un miracol. Cum reușește? N-am idee. Tot ce pot spune e că nu prin muncă asiduă în trenuri.

HS2 mă fascinează. Ideea e atât de aiurită, încât trebuie să faci un pas în spate, ca să zicem așa, și să-i dai ocol ca s-o poți asimila. În primul rând, mă refer la costurile anticipate. Au pornit de la circa 17 miliarde de lire, cred, iar ultima oară am văzut că ajunseseră la 42 de miliarde, dar sunt sigur că acum au crescut și mai mult, căci costurile proiectelor mari de felul ăsta se umflă constant, mai rapid decât reușești să tastezi cifrele. Singura certitudine în cazul proiectelor de proporții e că nimeni nu anticipează nimic cu certitudine. Construirea Eurotunelului a costat dublu față de cât s-a anticipat și a atras jumătate din numărul de călători preconizat. Despre HS1, fratele mai mare al HS2, s-a anticipat cu certitudine că va transporta 25 de milioane de călători până în 2006. În realitate, n-a atins nici jumătate din această cifră și n-am auzit pe nimeni lăudându-se cu vitalitatea economică pe care a adus-o în Ashford sau Ebbsfleet.

Oricare vor fi costurile finale ale HS2, cu acele zeci de miliarde e clar că s-ar putea plăti multe lucruri mai utile în general pentru societate decât o călătorie mai rapidă până la Birmingham. Apoi, mă refer la distrugerea zonei rurale. O cale ferată de mare viteză n-are nimic fermecător. E o autostradă pentru trenuri. Ar crea o cicatrice ireversibilă, foarte zgomotoasă și hipervizibilă, pe o suprafață mare de zonă rurală britanică clasică și ar perturba și ar urâți viața a sute de mii de oameni în timpul construirii sale. Dacă rezultatul ar fi ceva cu adevărat minunat, poate că prețul ăsta s-ar justifica, dar un tren rapid până la Birmingham nu va fi niciodată minunat. În cel mai bun caz, va fi un tren rapid până la Birmingham.

E remarcabil că noua linie nu are legături cu majoritatea locurilor în care oamenii ar putea vrea în mod rezonabil să ajungă. Pasagerii din nord care vor să ajungă la Heathrow vor

trebui să schimbe trenul la Old Oak Common, cu toate bagajele, și să parcurgă ultimii douăzeci de kilometri cu un alt serviciu feroviar. Să ajungă la Gatwick va fi și mai greu. Ca să ia un tren spre Europa, vor trebui să coboare la gara Euston și să meargă opt sute de metri pe Euston Road, până la gara St Pancras. S-a sugerat chiar că ar putea fi instalate benzi transportoare pentru parcurgerea acestei distanțe. Vă puteți imagina cum e să mergi opt sute de metri pe o bandă transportoare? Găsiți-l pe cel căruia i-a venit ideea asta! Eu aduc cravașa.

Să vă spun ideea mea. De ce să nu se mențină durata călătoriilor, iar trenurile să fie amenajate atât de comod și de relaxant, încât oamenii să nu mai vrea să se termine drumul? Ar putea, în schimb, să privească pe geam toate spitalele și școlile noi, toate terenurile de sport și zonele rurale superb întreținute, finanțate cu miliardele de lire economisite. Sau trenul ar putea fi pus în mișcare de o locomotivă cu aburi, banchetele în vagoane ar putea fi doar din lemn, iar călătoria asistată de personal alcătuit strict din voluntari. Oamenii ar veni din toată țara ca să meargă cu trenul ăsta.

În ambele cazuri, dacă ar mai rămâne ceva bani, o mică sumă ar putea fi folosită pentru a dota trenurile cu WC-uri care nu se golesc direct deasupra șinelor, așa încât, dacă stau pe peron într-o gară precum cea din Cambridge sau Oxford, mâncând posac un sendviș WHSmith, să nu fiu silit să privesc cum se bat mierlele pe resturi de dejecții umane și de hârtie igienică. Să fim realiști, și-așa e greu să mănânci un sendviș WHSmith.

Ultima oară am fost la Birmingham în 2008, când Campania pentru Protejarea Angliei Rurale a lansat o acțiune împotriva

aruncării gunoaielor pe jos, numită Stop the Drop, și m-a trimis la congresele celor trei partide, ca să încerc să obțin sprijin. A fost o experiență stranie. Am mers mai întâi la Bournemouth și am discutat cu un mic grup de liberal-democrați – atât de mic, de fapt, că am fi putut organiza întrevederea în liftul hotelului și ar mai fi rămas oricum loc pentru căruciorul cu sendvișuri, dar în 2008 liberal-democrații erau iremediabil de insignifianți (oamenii uită că asta e, practic, condiția lor naturală), așa că n-a contat prea mult.

Pe urmă am mers la Manchester pentru un mic dejun cu parlamentarii laburiști, însă n-a venit nimeni – serios, nici măcar o persoană –, așa că a fost un eșec splendid, deși am luat acasă o sumedenie de gogoși.

Și așa, mai rămăseseră doar conservatorii, la Birmingham. Ne-au alocat spațiu la congresul propriu-zis, ceea ce a părut mult mai încurajator. Aveam șansa să mă adresez nu numai credincioșilor tory, ci și întregii țări, la televizor, așa că am muncit mult la discurs. În ziua respectivă am mers la centrul de conferințe din Birmingham, unde mi s-a aplicat fond de ten din belșug și am fost amplasat în culise. Când am fost anunțat, am ieșit pe scenă cu pași mari, pe fundalul celor mai slabe aplauze auzite vreodată într-un loc public. În sală erau doar vreo treizeci de oameni. Șase era clar că dormeau, iar ceilalți cred că erau morți. Am fost teribil de ispitit să spun: „Încep acum sau așteptăm să ajungă sacii de morgă?”. Mi-am ținut discursul și am plecat fără să-i deranjez pe cei care mai respirau. Am aflat ulterior că așa sunt întotdeauna congresele partidului. Sala se umple doar când vorbește președintele.

După aceea m-am întors la gară, prin Victoria Square și pe New Street, ambele transformate în zone pietonale agreabile.

Nu-mi venea să cred cât de multe îmbunătățiri se făcuseră în oraș. Mi-a trecut prin minte atunci că într-o bună zi ar trebui să revin și să-l cercetez mai bine. Acea zi sosise.

Prima oară când am fost la Birmingham, nu mai văzusem niciodată un oraș care să fie în mod intenționat atât de urât. De unde veneam eu exista urâtenie din belșug, dar era predominant accidentală. Orașul acela părea construit ca să fie urât și chiar așa și era. Vinovatul era un bărbat pe nume sir Herbert Manzoni, urbanistul orașului între 1935 și 1963, care considerase clădirile vechi „mai mult sentimentale decât valoroase” și voise să construiască un Birmingham cu totul nou. El e cel care a umplut orașul cu șosele de centură, pasaje pietonale subterane umede oribile, pasaje rutiere imense și blocuri-turn brutaliste – pe scurt, a făcut din Birmingham un oraș cât se poate de oribil.

La Muzeul și Galeria de Artă Birmingham există o sală fascinantă, dedicată viziunii lui Manzoni. Ea conține macheta gigantică a unui cartier civic propus de el, într-un stil ce poate fi numit „hibrid de Canberra și Nürnberg nazist”. Pe pereți, în jurul machetei, sunt desene vizionare, minunat realizate, înfățișând autostrăzi ca niște parcuri ce străbat orașul, mărginite de bulevarde cu zgârie-nori pentru locuințe, totul fiind înconjurat de multă verdeață. De fapt, o bună parte din proiect arată chiar incitant. Problema e că foarte puțin din el a fost construit, iar ceea ce s-a realizat n-a strălucit multă vreme. După douăzeci și cinci de ani, peste două sute de blocuri-turn cu locuințe municipale aveau probleme structurale grave, iar majoritatea au fost demolate între timp.

Manzoni a distrus multe dintre cele mai frumoase clădiri din Birmingham, însă a cruțat, din fericire, Muzeul și Galeria de Artă. Instituția rămâne de-a dreptul minunată, cu nenumărate săli cu comori, inclusiv unele dintre cele mai reușite picturi preraphaelite din țară. Acum include și recent descoperitul Tezaur de la Staffordshire, o comoară anglo-saxonă îngropată superficial în pământ într-o fermă de lângă Lichfield, în 2009. Și are cea mai bună și mai elegantă cafenea de muzeu din univers. Am petrecut două ore încântătoare cutreierându-i numeroasele galerii, apoi am hoinărit îndelung prin oraș, impresionat de ameliorările sale.

Birminghamul chiar a făcut pași mari spre a redeveni agreabil, dar mă tem că acele vremuri se vor încheia curând. Imediat după vizita mea, Epoca Austerității a ajuns și aici, consiliul municipal anunțând mari reduceri de cheltuieli. Conform noilor planuri, două treimi dintre angajații municipalității vor fi disponibilizați. Noua bibliotecă centrală în valoare de 189 de milioane de lire, deschisă în 2013, va avea personalul înjumătățit și programul de funcționare redus de la 73 la 40 de ore pe săptămână. În tot orașul se vor închide terenuri de fotbal și spații de joacă. Camerele de supraveghere cu circuit închis nu vor mai fi monitorizate permanent. În loc să devină un oraș mai verde, mai curat, mai plăcut, va fi mai neîngrijit, mai murdar și mai periculos. Ador orașele vizionare!

Toate aceste măsuri se iau pentru a se economisi 338 de milioane de lire în patru ani. Suma pare imensă și imperios necesară, dar, în realitate, reprezintă o economie de circa 1,40 de lire săptămânal pe cap de locuitor. Mă întreb ce vor face toți norocoșii din Birmingham cu acele 1,40 de lire în plus care li se vor revărsa săptămânal în buzunare. Poate le vor folosi ca să se

bucure de acele douăzeci de minute în plus oferite de călătoriile mai rapide cu trenul.

O, îți mulțumim, guvern al Marii Britanii, îți mulțumim că ne îmbogățești pe toți!

II

Am mers la Ironbridge, un sat din Shropshire atât de mândru de structura sa cea mai remarcabilă, încât a ales să-i poarte numele. Și trebuie spus că e o structură splendidă. A fost primul pod de fier din lume – primul obiect substanțial din fier.

Podul și industria metalurgică ce l-a făcut posibil au constituit munca a trei generații de bărbați cu numele Abraham Darby. Primul Abraham Darby a fost un om de afaceri quaker care a venit la Coalbrookdale, cum se numea pe atunci Ironbridge, în jurul anului 1706, cu planul de a fabrica oale de gătit mai bune. Găsise o modalitate de a topi fierul cu cocs în loc de cărbune, obținând astfel o flacără mai fierbinte și un produs superior. Fiul și apoi nepotul lui, Abraham al II-lea și al III-lea, au extins afacerea, au construit câteva furnale puternice, au produs un volum imens de fontă devenind, în linii mari, părinții revoluției industriale din Anglia. Abraham al III-lea a fost cel care a construit podul de fier, cu scopul de a demonstra cât de ingenioasă și de promițătoare era firma sa. Așa că familia Darby a dat lumii nu numai epoca fierului și a oțelului, ci și marketingul modern.

Pentru proiectarea podului, Abraham Darby al III-lea a apelat la un localnic pe nume Thomas Pritchard, o alegere categoric curioasă. Pritchard n-avea pic de experiență în

inginerie și nici în arhitectură. Era tâmplar de meserie, deși în ultimii ani începuse să și conceapă anumite lucrări. Proiectase și construisese două biserici și chiar un pod, deși relativ mic și din lemn. Nu mai făcuse niciodată o lucrare monumentală din fontă, dar, pe de altă parte, nici altcineva. Pritchard s-a dovedit a fi o alegere inspirată – ba chiar mai mult decât atât, căci podul lui se numără printre structurile mărețe ale epocii. E deopotrivă elegant și decorativ, și totuși în întregime utilitar. Fiecare părțică are un rost, și totuși îți face o plăcere nesfârșită să-l privești. Ba mai mult, după cum am descoperit acum, pur și simplu nu-ți poți lua ochii de la el. E aproape imposibil, cred, să te opui nevoii de a te plimba pe el și-n jurul lui și de a-l vedea din cât mai multe unghiuri posibile. Pe scurt, e o realizare excepțională, unică. Bietul Pritchard n-a apucat să-l vadă întreg. A murit în urma unei nenorociri subite neconsemnate, în 1777, cu două zile înainte de Crăciun, la doar o lună după începerea lucrărilor și cu aproape patru ani înainte de finalizarea podului. Avea cincizeci și patru de ani.

Ironbridge e un sat neașteptat de liniștit și de frumos, așezat lângă o vale adâncă, împădurită, orientat spre pod, deasupra râului Severn. Deși e limpede că-n prezent există în folosul turiștilor, o face cu mai multă eleganță decât ar fi nevoie. Magazinele sunt interesante și atractive, iar cafenelele și pensiunile arată și ele bine. Am băut o cafea excelentă (cu un biscuițel gratis – foarte apreciat de fiecare dată), apoi am făcut o plimbare și m-am uitat în câteva vitrine. Aș fi cumpărat o pernă decorativă sau o păturică, dacă doamna Bryson n-ar fi avut deja colecții consistente din ambele categorii. De câteva ori am rămas uimit descoperind, în casa noastră, că, dacă faci săpături în mormanele de perne decorative și pături, găsești câteodată

dedesubt o canapea sau un pat. La o margine de sat se afla o cârciumă numită White Hart Inn, cu un anunț la intrare conform căruia le poți folosi WC-ul fără să cumperi ceva – declarație atât de amabilă, de plăcută, de unică, încât am decretat-o pe loc cârciuma mea preferată din Shropshire, iar Ironbridge, comunitatea mea preferată.

La aproximativ un kilometru și jumătate de pod se află locul în care pe vremuri ardeau cu vâlvătași furnalele Darby – unde a început revoluția industrială, de fapt. Acea zonă, cândva un infern mereu luminat, e acum un grup pitoresc de clădiri conservate, dominate de o fabrică mare, din cărămidă, care e în prezent muzeu. Intrarea costa 9,25 de lire, dar am obținut o reducere de o liră, spre mulțumirea mea nedeclarată, pentru că mă înscriu în categoria vârstnicilor. Am fost și mai bucuros când am descoperit că biletul includea și intrarea la „locuințele Darby”, indiferent ce mai erau și ele. Vânzătorul de bilete mi-a sugerat să încep de acolo, pentru că-n muzeu tocmai intraseră școlari din trei autocare, care urmau să petreacă următoarele douăzeci, treizeci de minute alergând peste tot, înainte să fie strânși laolaltă de niște profesoare necăjite și conduși într-un loc special, unde aveau să mănânce prânzul adus la pachet.

I-am mulțumit bărbatului pentru considerație și am străbătut agale cei două sute de metri până la locuințele Darby. Ele s-au dovedit a fi două case din secolul al XVIII-lea, construite de familia Darby ca să poată sta cu ochii pe fabrică, de la ferestre. Casele erau mobilate plăcut și-ți puteai forma o părere destul de clară despre viața locatarilor inițiali, minus fumul, funinginea și vibrațiile ca de cutremur cu care trebuie să fi trăit atunci când fabrica funcționa. Pe o masă dintr-un salon era o carte – lăsată ca s-o răsfoiască vizitatorii – de Arthur Raistrick,

intitulată *Quakers in Science and Industry*; am frunzărit-o câteva minute, apoi m-am așezat pe un scaun din apropiere și am citit vreo jumătate de oră, atât de tare mă absorbise dintr-odată. Nu știam, dar pe când trăia familia Darby quakerii erau o minoritate tiranizată și asuprită. Excluși din îndeletnicirile convenționale, precum politica și carierele academice, și-au făcut un nume în industrie și în comerț și mai cu seamă, dintr-un motiv, în domeniul bancar și al fabricării ciocolatei. Familiile de bancheri Barclay și Lloyd, ca și familiile producătoare de ciocolată Cadbury, Fry și Rowntree au fost quakeri. Ele și multe altele au făcut din Marea Britanie o țară mai dinamică și mai bogată, ca urmare a tratamentului prost la care i-a supus ea. Nu-mi trecuse niciodată prin minte să fiu neprietenos cu un quaker, dar, dacă de asta e nevoie ca țara să se repună pe picioare, sunt gata să iau în calcul această posibilitate.

Între locuințele Darby și muzeu se află Vechiul Furnal, cum e cunoscut – locul în care s-a aprins prima scânteie a revoluției industriale. Până în anii 1950, importanța fabricii Darby a fost aproape uitată. Vechiul Furnal zăcea ascuns sub pământul și molozul acumulate de-a lungul deceniilor și a trebuit să fie excavat, cu pensula și truela, asemenea unei vile romane. Azi lucrurile s-au schimbat cum nu se poate mai mult. Furnalul e ferit de intemperii în interiorul unei structuri elegante, cu fațadă din sticlă. Înăuntru, un ghid călăuzea un grup de vreo doisprezece oameni. Devenise un sanctuar prețuit, deși trebuie să spun că pentru mine arăta ca oricare alt furnal vechi. Am tras cu urechea la discursul ghidului, prefăcându-mă, firește, că nu o fac – m-am arătat foarte interesat de niște rosturi slăbite,

chiar lângă el –, însă discuția era mult prea tehnică pentru mine.

Dându-mi seama că am nevoie de mai multe cunoștințe ca să pot aprecia industria metalurgică, am mers peste drum, în muzeul propriu-zis, adăpostit într-o clădire mare de cărămidă, și acolo am aflat foarte multe despre pudlare în stare umedă, pudlare în stare păstoasă, topire și procese Bessemer, toate acestea intrându-mi și ieșindu-mi imediat din cap, precum apa printr-o țevă, așa că, deși n-am învățat absolut nimic din experiența asta, m-am simțit straniu de purificat în urma ei. Muzeul conținea și o mare colecție de obiecte din fontă – scaune de sufragerie, mobilier de grădină, mese decorative, sobe, articole de bucătărie, chiar și castroane. Multe dintre ele erau de-a dreptul splendide.

Mulțumit de ceea ce văzusem, m-am dus la toaletă ca să-mi „pudlez” nasul. Apoi am plecat spre stația de transport și am așteptat un autobuz care să mă ducă înapoi în secolul XXI.

Capitolul 18

Ce înviorător e!

I

Toată lumea știe un lucru despre Skegness, și anume că e înviorător. Această idee s-a născut odată cu un afiș din 1908 realizat de ilustratorul John Hassall, care înfățișează un pescar vesel și trupeș ȝopăind pe plajă, iar dedesubt, mesajul „Skegness e ATÂT DE înviorător!”. Ilustrația, intitulată „Pescarul voios”, e splendidă, însă ce mi se pare deosebit de interesant e faptul că nu sugerează prin nimic vreme însorită, înotători jucăuși, plimbări cu măgărușul, șezlonguri sau alte distracții tradiționale la malul mării. Pescarul e îmbrăcat pentru vreme rea și e singur-singurel, și totuși acea imagine și cinci cuvinte simple au făcut stațiunea Skegness celebră – ba chiar au convins sute de mii de oameni s-o viziteze. Hassall a primit douăsprezece guinee pentru lucrarea sa. Originalul e expus în clădirea primăriei din Skegness. Mi-ar fi plăcut foarte mult să-l văd, dar, fiind weekend, clădirea era închisă.

Era cel mai deprimant weekend ploios al verii. Am mers cu mașina din Hampshire la Skegness pe șosele acoperite de apă, cu pneurile fâșâind, în ritmul egal de metronom al ștergătoarelor de parbriz, până când plictiseala m-a scos din minți pe jumătate și am început să-mi imaginez cum aș încerca

să sar cu mașina peste șanțul de la marginea drumului, ca să văd dacă pot ateriza pe patru roți pe un câmp cu cartofi. Mi-am dat seama că rezultatul cel mai prost posibil era moartea, care nu părea chiar așa de neplăcută în comparație cu continuarea drumului spre Skegness. Comitatul Lincolnshire e departe de tot, iar Skegness se află în cel mai îndepărtat colț al comitatului.

Când am ajuns, într-un final, m-am cazat la o pensiune, mi-am lăsat bagajul și am ieșit. Coccoșat sub ploaia răpăitoare, am privit în jur. Din câte vedeam, Skegness nu avea nici o problemă pe care n-ar fi rezolvat-o mutarea sa cu o mie trei sute de kilometri mai la sud. Dintre toate stațiunile englezești de litoral prin care trecusem, era cea mai tradițională. Peste tot erau tuburi luminoase cu neon viu colorate și săli de jocuri mecanice pline de clinchete și un miros grețos de vată de zahăr pe care nici măcar ploaia nu reușea să-l acopere. Faleza era dominată de un frumos turn cu ceas, în apropierea căruia se afla un parc încântător, numit Tower Gardens. Peste tot, oamenii stăteau pe la uși sau sub copertine. Câțiva mâncau pește cu cartofi prăjiți, dar majoritatea stăteau doar, cu privirea pierdută, în lumea mohorâtă, udă. Nu era câtuși de puțin înviorător.

M-am plimbat înapoi și-ncolo pe strada principală, numită Lumley Road. La un capăt se afla un magazin de modă veche, numit Allison's, de unde puteai să cumperi genul de haine pe care le-au purtat cândva bunicii tăi, iar dincolo de el erau câteva magazine de caritate care vindeau chiar hainele pe care le-au purtat bunicii tăi. Mai încolo era o cârciumă numită Stumble Inn¹. În fața ei – un bărbat care arăta de parcă numai asta făcuse în ultimii douăzeci și cinci de ani. Mai departe, centrul stațiunii Skegness consta în doar două străzi cu combinația obișnuită de magazine în care totul costă o liră,

ateliere de reparat telefoane mobile, agenții de pariuri și cafenele. Pe o stradă secundară, Roman Bank, un așezământ numit Hydro Health and Beauty oferea o gamă impresionantă de tratamente, dintre care majoritatea mă făceau să mă întreb dacă sunt de dorit sau chiar legale: peeling cu acid glicolic, îndepărtarea venelor superficiale, injecții cu Botox, tratamente cu substanțe de umplere dermică, hidroterapia colonului și altele. Evident, Skegness era o comunitate cu servicii complete. Poate că-s mofturos, dar, dacă mă hotărâsc vreodată să-mi dau colonul pe mâinile cuiva pentru evacuare, asta nu se va întâmpla într-un cabinet cosmetic din Skegness, dar în privința asta, ca în atâtea altele în viață, părea că mă aflu în minoritate, căci cabinetul era vizibil prosper, spre deosebire de multe dintre afacerile învecinate.

Și cu asta, centrul orașului Skegness se cam termina. Odată încheiat primul tur de recunoaștere, m-am întors pe faleză, spre nord și m-am luat după un indicator spre satul de vacanță Butlin's – un loc pe care tânjeam în secret să-l văd încă din prima mea vară în Anglia, acum un milion de ani. Asta avea legătură cu câteva cutii mari cu revista *Woman's Own*.

Când am început să lucrez la sanatoriul Holloway, am fost repartizat în secția Tuke, sus, la mansarda clădirii principale. De acolo mă bucurasem de priveliștea terenului de crichet pe care am menționat-o anterior. Pacienții din secția Tuke alcătuiau o gașcă plăcută și docilă și practica alienarea mintală cu un anumit entuziasm. Își duceau existența într-o permanentă seninătate medicamentoasă și cereau doar foarte puțină supraveghere. Se îmbrăcau singuri, în general cu hainele potrivite, erau manierați și ascultători și nu întârziu niciodată

la masă. Ba chiar își făceau singuri patul, după o anumită metodă.

În fiecare dimineață după micul dejun, asistentul-șef al secției, un anumit domn Jolly, năvălea în secție ca un vânt dinspre nord, ridicându-i pe pacienți de pe scaune și de pe vasele de toaletă, și-i trimitea la îndatoririle lor în grădină sau la terapie ocupațională ușoară vreo câteva ore. După aceea o ștergea el însuși în locuri necunoscute și nu se mai întorcea până la ceai. „Nu lași pe nimeni să vină înapoi decât dacă e pe targă!”, îmi striga la plecare, lăsându-mă singur la comandă în următoarele șase, șapte ore.

Nu mai fusesem șef peste nimic în lumea adulților până atunci; mi-am luat responsabilitatea în serios și am petrecut prima dimineață patrulând prin secție precum căpitanul Blight pe puntea corăbiei *Bounty*. Dar, treptat, m-am dumirit că a fi șef peste patruzeci de paturi goale și o baie comună nu-ți aduce cine știe ce prestigiu sau mulțumire, așa că am început să caut divertisment. Tuke nu oferea aproape nimic la acest capitol. Camera de zi conținea câteva jocuri și puzzle-uri, dar puzzle-urile erau ori amestecate, ori vădit incomplete, iar jocurile cereau un partener. Numeroasele dulapuri din secție nu ofereau decât articole de curățenie, o scară și un brad de Crăciun artificial, cu câteva crengi lipsă. Însă apoi am găsit tocmai în fundul unui dulap patru sau cinci cutii cu *Woman's Own*, o revistă săptămânală plină de sfaturi voioase și lămuriri pentru gospodine, aproape toate numerele de prin 1950 și până aproape de momentul respectiv, pe care le-am scos cutie cu cutie și le-am dus în biroul secției.

Așa a început educația mea în domeniul vieții și culturii Marii Britanii. În acel sfârșit de vară și început de toamnă lung

și liniștit, am stat la masa de lucru a domnului Jolly, cu picioarele proptite pe un sertar deschis, băgând mâna periodic într-o cutie cu *Woman's Own* ca într-o cutie cu bomboane de ciocolată foarte speciale, pentru a mă instrui cu privire la stilul de viață britanic. Citeam fiecare cuvânt cu interes și cu folos. Am citit profilul lui Hattie Jacques, Adam Faith, Douglas Bader, Tommy Steele și al Almei Cogan, printre mulți alții de care nu auzisem niciodată. Am aflat de lacrimile ascunse după zâmbetele prințesei Margaret și că toți va trebui să ne apucăm serios să învățăm noul și enervantul sistem zecimal al monedei țării. Am învățat cum poate fi transformată brânza de tip Cheddar într-un aperitiv special, tăind-o cuburi și înfigând scobitori în ele. (Din numerele ulterioare am învățat că aproape orice aliment poate deveni special dacă înfigi scobitori în el.) Am învățat cum să-mi confecționez singur o vestă de înot și cum să construiesc un eleșteu în grădină. Am aflat că nu există nici o substanță comestibilă pe care britanicii să n-o pună într-un cartof copt în coajă. Am aflat că e posibil să cucerești lumea, dar să aduci acasă doar un singur sos pentru salată.

Absolut totul era nou pentru mine și cu fiecare pagină întoarsă aveam o revelație. Iată o mașină cu trei roți. Ce splendid! Ce minunat de nerecomandabil! Iată un oraș în care, o dată pe an, oamenii fugăresc un cașcaval dat de-a rostogolul pe un deal la vale. Ei bine, de ce nu?! Iată ceva de mâncare cu numele *blancmange*, o activitate recreativă numită dans morris, o băutură numită apă de ovăz. Am învățat mai multe într-o vară decât în toate verile mele anterioare luate laolaltă.

În timp ce mă scăldam în acest nesfârșit ocean de fascinație, am întâlnit pentru prima oară numele Skegness și Billy Butlin și am aflat despre creșterea în popularitate a satelor de vacanță

britanice. Butlin a crescut în Canada, dar în tinerețe a plecat în Marea Britanie și s-a îmbogățit ca reprezentant european pentru mașinuțele electrice Dodgem pentru parcuri de distracții. Astfel l-a cunoscut pe Harry Warner, căpitan de armată în retragere, care avea un parc de distracții și un restaurant pe insula Hayling, pe coasta comitatului Hampshire (nu departe de Bognor Regis). Butlin a preluat administrarea parcului de distracții în 1928, apoi i-a venit ideea satului de vacanță – un complex uriaș în care oamenii să petreacă o săptămână la malul mării, la un preț convenabil, cu toate cheltuielile incluse. Pe un fost câmp de napi aflat chiar la marginea stațiunii Skegness, în 1936, a deschis primul sat de vacanță Butlin's. Cuprindea șase sute de căsuțe și a avut succes de la bun început. În scurt timp, Butlin a ajuns să deschidă sate de vacanță în toată țara și alții i-au urmat exemplul. Și-au deschis sate de vacanță diferite grupuri de pe lângă biserici, cluburi de tineret și sindicate. Uniunea Fascistă Britanică avea două. Căpitanul Warner, fostul asociat al lui Butlin, a deschis câteva sate de vacanță proprii, la fel și un om de afaceri pe nume Fred Pontin.

Nu vă pot spune cât mă fascinau toate acestea. Mi se părea extraordinar – la limita credibilității – că oamenii plăteau ca să meargă într-un sat de vacanță. Erau treziți de un difuzor din camera lor pe care nu puteau nici să-l oprească, nici să-l dea mai încet, chemați la masă în săli de mese comune, siliți să participe la concursuri zilnice umiltoare și trimiși obligatoriu la căsuțe la unsprezece seara, când erau încuiați din afară până dimineata. Butlin inventase lagărul de prizonieri de război ca mod de a-ți petrece concediul și, fiindcă suntem în Marea Britanie, oamenilor le plăcea la nebunie.

Căsuțele erau minuscule, însă aveau mochetă, un bec electric, apă curentă și serviciu de curățenie. Erau luxuri de care majoritatea clienților nu se bucuraseră niciodată până atunci, adesea nici măcar în casele lor. Afară era câte o baie la fiecare patru turiști. Pentru trei lire pe săptămână, cu toate cheltuielile incluse, clienții aveau parte de trei mese pe zi, divertisment seara, care putea să varieze de la dansuri de societate la piese de Shakespeare, și activități precum înotul, tirul cu arcul, fotbalul și călăria. Suna destul de plăcut, dar nu am înțeles de ce acest succes până când n-am citit, chiar înainte de călătoria de față, cartea *Holiday Camps in Twentieth-Century Britain* de Sandra Trudgen Dawson, istoric la Universitatea Northern Illinois, din care am aflat că clienții satelor de vacanță se alegeau în primul rând cu sex. „Multe dintre chelnerițe erau prostituate”, scrie ea, lucru ce dă un nou sens sloganului „Butlin’s – locul unde întâlnești genul de oameni pe care ți-ar plăcea să-l întâlnești”. Și sexul de natură nefiduciară era la fel de larg răspândit. Angajații și-o puneau cu alți angajați și cu cât de mulți oaspeți reușeau. În unele sate, spune Dawson, angajații aveau un sistem secret de punctaj: cinci puncte dacă te culcai cu o clientă, zece pentru o câștigătoare de concurs de frumusețe, cincisprezece pentru soția directorului satului de vacanță. Grupurile de adolescenți nesupravegheați veneau exclusiv pentru că puteau face sex cu alți adolescenți nesupravegheați.

Anii postbelici au fost o epocă de aur pentru satele de vacanță. La Skegness, Butlin’s se mândrea cu un monorail și cu propriul aerodrom. La începutul anilor 1960, două milioane și jumătate de oameni mergeau anual în sate de vacanță. Hotelurile și pensiunile de litoral convenționale priveau

neajutorate cum le scade numărul de clienți. Într-o încercare oarecum disperată de a face concurență acestor sate, un proprietar de hotel pe nume J.E. Cracknell a venit cu ideea așa-numitelor „Sel-Tel” – hotel cu autoservire, unde nu exista personal pentru servicii, ci oaspeții controlau toate dotările, cu condiția să-și aducă mâncarea proprie. Mama putea să prepare o cină în bucătăria hotelului, apoi să ducă mâncarea familiei care aștepta în sala de mese și după aceea să spele vasele, fără ca familia să aibă de plătit ceva în plus. Deloc surprinzător, „Sel-Tel”-urile n-au prins. Nici alte idei ale hotelierilor independenți.

Fenomenul satelor de vacanță părea că va dura la nesfârșit. Dar tocmai când a atins apogeul, totul a început să se năruie. Apariția pachetelor de vacanță ieftine a însemnat că oamenii puteau să meargă pe litoralul însorit al Mediteranei cu bani mai puțini decât dădeau ca să tremure o săptămână la Butlin's. Pentru cei vârstnici și pentru familiști, clienții adolescenți au devenit un factor de descurajare, din cauza tendinței acestora de a se încăiera și de a voma copios. Presate să mențină prețurile scăzute, satele de vacanță se zgârceau la capitolul întreținere și au devenit tot mai neîngrijite. Într-un sat de vacanță de pe insula Wight – nu Butlin's, trebuie spus – condițiile erau atât de îngrozitoare, încât patru sute de clienți s-au revoltat și au refuzat să achite nota de plată. Însă toate aceste sate au ajuns cam ponosite. Cu mulți ani în urmă, în timp ce eu eram plecat într-o călătorie de serviciu, soția mea i-a dus pe copiii noștri în satul de vacanță Butlin's de la Pwllheli, în Țara Galilor. Aveau rezervare pentru patru nopți, dar în a doua după-amiază copiii se rugau deja să fie duși undeva unde cearșafurile să nu fie umede și unde să nu-i jefuiască de dulciuri niște copii sălbatici, ascunși la un cot al toboganului în

spirală. Unul dintre copiii mei a jurat că, dacă stăteai în baie fără să faci zgomot, auzeai cum se înmulțesc ciupercile.

De-a lungul anilor '70 și '80, principalele trei companii deținătoare de sate de vacanță, Butlin's, Warner's și Pontin's, au fost vândute de multe ori la rând unor firme care ar fi trebuit să fie mai inspirate. Rank Organisation, Scottish and Newcastle Breweries, Coral Leisure și Grand Metropolitan Hotels au intrat în afacere, crezând că o pot readuce la succes. S-au înșelat. Majoritatea satelor de vacanță au fost închise. Tocmai când părea că toate satele sunt sortite pieirii, o firmă de familie numită Bourne Leisure din Hemel Hempstead a cumpărat ce mai rămăsese, a dichisit și a modernizat trei sate – la Skegness, Bognor Regis și Minehead – și pare să-i meargă chiar bine de pe urma lor.

Am citit că la Skegness fusese păstrată una dintre căsuțele inițiale din 1936, astfel încât oamenii să poată aprecia cât de mult progresaseră satele, și eram nerăbdător s-o văd. Așa că am pornit pe faleza plină de apă în direcția satului de vacanță Butlin's și am mers destul de mult, dar n-am văzut decât o mare cantitate de ploaie și dune nesfârșite. Am oprit un tânăr cu bicicletă și l-am întrebat cât mai era până la Butlin's.

— A, mulți kilometri, a zis el, și a plecat mai departe.

Se pare că Butlin's de la Skegness nu se află câtuși de puțin la Skegness, ci la Ingoldmells, la vreo șase kilometri distanță, pe A52. M-am chiorât pe întuneric prin ochelarii mei ca geamurile dintr-o saună și am decis să mai încerc dimineață.

M-am întors în cameră ciuciulete, ca să mă usuc și să mă schimb în haine uscate. Din pură curiozitate, am căutat niște cifre pe internet pe VisitEngland, noua denumire a departamentului pentru turism din cadrul guvernului Marii

Britanii, după ce s-a convins că, evident, dacă lipești două cuvinte într-un titlu, inspire stil și gândire progresistă, și nu o ușoară disperare și nevoia de o conducere nouă, iar cifrele m-au uluit sincer. Stațiunea Skegness primește 537.000 de vizitatori pe an, fiind astfel a noua pe lista celor mai vizitate localități din Marea Britanie. În rândul stațiunilor de pe litoral, doar Scarborough și Blackpool sunt mai populare. Un calcul al sumelor cheltuite de turiști arată că vizitatorii stațiunii Skegness au cheltuit mai mult decât cei de la Bath, Birmingham sau Newcastle upon Tyne. Poate că vin pentru hidroterapia colonului. Cine să știe?

După ce a trecut în sfârșit destul timp ca să se poată considera că era seară, m-am dus într-o cârciumă mare, populară și fără personalitate ca să beau o bere înainte de cină, apoi am luat masa într-un restaurant indian liniștit, numit Gandhi. Mâncarea era bună, dar Gandhi nu părea să fie prea căutat. Neavând chef să mă întorc devreme în camera mea solitară, am tras de timp cu porția de jalfrezi și am băut cu o sticlă uriașă de bere Cobra mai mult decât trebuia, ceea ce m-a făcut meditativ, dar binedispus. La ușă am petrecut ceva timp încercând fără succes să nimeresc capsă de la mâneca dreaptă a hainei, până când un angajat tânăr a venit și m-a rezolvat cu amabilitate.

— Mulțumesc, i-am spus, apoi i-am împărtășit o idee subită care, după părerea mea, putea să învioreze localul. Ați putea să redecorați restaurantul, cu tema Elvis. I-ați putea spune Love Me Tandoor.

Lăsându-l să se gândească la asta, am ieșit, doar puțin nesigur pe picioare, în noapte.

II

Dimineata am mers cu masina spre nord, la Ingoldmells, si am gasit satul de vacanta Butlin's. N-a fost greu, caci era o incinta imensa, cu un aer de lagar de prizonieri. Un gard ce pareea letal, cu varfuri menite sa sfasie, inconjura intregul sat, parand ca vrea sa-i tina pe clienti inăuntru cel puțin tot atât de mult cât sa ne tina pe noi, ceilalti, afara. Intrarea din fata avea bariere si o ghereta de pază. I-am spus paznicului ca vreau doar sa vad casa originala, dar el a zis, parand ca regreta sincer, ca nu ma poate lasa inăuntru. Trebuia sa cumpar un bilet de o zi in sat cand se deschidea biroul, dar asta avea sa se intample abia dupa doua ore. Biletul de o zi costa 20 de lire. Am cazut de acord amândoi ca e o suma mare de dat doar ca sa vezi o casa veche de optzeci de ani, apoi ne-am despărțit.

Ar trebui sa spun ca ma gandisem deja sa-mi fac rezervare pentru cazare in satul de vacanta, dar ideea unui barbat neinsotit care pierde timpul intr-un sat Butlin's urmărind oamenii imi dadea fiori chiar si mie. Daca mi se cerea socoteala sau, mai rau, ma recunoștea cineva? Dar daca ma jefuiau niște copii sălbatici? Nici nu suportam sa ma gandesc la urmări. („Bryson a fost reținut de politie după ce a fost văzut dând bomboane unor copii lângă toboganul în spirală.”) Așa ca m-am întors dezamăgit la masina si am pornit spre nord, către Grimsby.

La începutul secolului XX, Grimsby era cel mai mare port de pescuit din lume. Nu din Marea Britanie, nici din nordul Europei, ci din lume. Am văzut fotografii cu stive uriașe de mihalț-de-mare, un pește de proporții serioase, asemănător cu codul, cândva prolific în apele britanice, adunat în grămezi mai

înalte decât un stat de om pe cheiul de la Grimsby. Fiecare mihalț avea în jur de doi metri lungime. Nici un pescar aflat azi în viață n-a văzut un mihalț-de-mare de asemenea dimensiuni. În 1950, flota de pescuit de la Grimsby a adus 1.100 de tone de mihalț. Azi, captura anuală e de opt tone. Și mihalțul-de-mare constituia doar o mică parte din captura totală. Mormane de cod, cambulă, eglefin, calcan, pește-lup și alte specii de care cei mai mulți dintre noi n-au auzit niciodată se adunau pe chei în cantități uluitoare, însă exploatarea apelor era excesivă. În decurs de o generație, traulerele au pustiit apele, transformând o mare parte din fundul Mării Nordului într-un deșert maritim. În 1950, la Grimsby s-au adus peste 100.000 de tone de cod. Azi se pescuiesc mai puțin de 300. Cu totul, captura anuală de pește a portului Grimsby a scăzut de la aproape 200.000 de tone la doar 658 de tone – și, potrivit lui Callum Roberts, un oceanograf de la Universitatea York, chiar și această cifră modestă depășește ceea ce poate oferi Marea Nordului pustiită. Într-o carte captivantă, numită *Ocean of Life*, Robert arată că în fiecare an ministerele de pescuit europene convin asupra unor cote care sunt, în medie, cu o treime mai mari decât cele recomandate de propriii specialiști.

Dar, comparativ cu o mare parte din restul lumii, Europa e ca o lumină călăuzitoare. Între multele adevăruri uimitoare și deprimante din cartea sa, Roberts oferă o listă a tuturor viețuitoarelor marine ucise accidental – captură secundară, cum i se spune – de un vas de pescuit din Oceanul Pacific pe parcursul pescuirii legale a doar 211 corifene. Între animalele acvatice aduse la bord și aruncate înapoi, moarte, după o singură lansare a plaselor s-au numărat:

488 de broaște-țestoase
455 de pisici-de-mare
460 de rechini
68 de pești-evantai
34 de marlini
32 de toni
11 pălămide
8 pești-spadă
4 pești-lună uriași.

Întreaga poveste era legală, conform tuturor protocoalelor internaționale. Cârligele de la capătul saulelor lungi erau atestate drept „inofensive pentru broaștele-țestoase”. Totul, pentru ca 211 oameni să mănânce o corifenă la cină.

Grimsby nu era deloc cum mă așteptasem. Mi-l imaginasem ca pe un oraș compact, cu o rețea de străzi înguste în centru, construit în jurul unui port cu diguri de piatră, ca un sat de pescari din Cornwall, dar la o scară ceva mai mare. În realitate, portul Grimsby era uriaș și la o distanță considerabilă de oraș. Centrul orașului nu era compact și fermecător ca al unui orașel, ci murdar, cu străzi aglomerate, greu de traversat pe jos. Între centrul orașului și port se întindea o zonă insipidă cu magazine en-gros, dintre care nici unuia nu părea să-i meargă grozav de bine. Pe gardul de plasă al unui magazin Homebase era un banner ciudat de festiv, care anunța că se va închide foarte curând. Multe alte afaceri se închiseseră, incintele lor fiind acoperite până la nivelul gleznelor de gunoaie aduse de vânt și aruncate ilegal. Am trecut pe lângă secția de poliție, care avea în față un spațiu verde frumușel, dar presărat cu cutii de bere și

alte gunoaie. Ce fel de comunitate e aceea în care oamenii pot să arunce gunoaie în fața unei secții de poliție fără să pățească nimic? Ce fel de polițiști sunt aceia care nu-și curăță propria curte?

Ici și colo găseai câteva locuri agreabile. John Pettit and Sons, o măcelărie de modă veche de pe Bethlehem Street, care, potrivit firmei, exista din 1892, era plină cu clienți loiali și arăta splendid. Îi doresc cât mai mult succes. Mi-a atras atenția și un coafor care se numea Curl Up and Dye². Dar aici se cam încheie punctele de atracție din Grimsby.

Victoria Mills, o hardughie imensă din cărămidă, fostă fabrică de făină, se înălța deasupra magazinelor. E o clădire fantastică. Dacă ai muta-o la Battersea, ar fi plină de apartamente șic. Aici părea în mare măsură abandonată. Pe acoperiș creșteau tufe. Mai târziu am aflat că jumătate din clădire fusese transformată în apartamente – foarte drăguțe, se pare –, dar cealaltă jumătate, cea părăsită, se afla în proprietatea unei firme care ignorase în repetate rânduri ordinul de a efectua lucrări de conservare. Conform ziarului *Grimsby Telegraph*, fusese amendată cu 5.000 de lire de tribunalul local, în iunie 2013, pentru că nu executase lucrările. Firma n-a fost reprezentată de nimeni la audieri. O tufă măricică creștea printr-o fereastră de la etajul opt. Asta nu dădea impresia de clădire iubită și îngrijită.

În apropiere, pe o porțiune de chei cu vedere spre Freshney, un râu lat, se afla o clădire mare, destul de elegantă, numită Centrul de Tradiții în Pescuit. S-a dovedit a fi un muzeu încântător și fascinant, având o temă mult mai amplă decât pescuitul. La parter se aflau câteva interioare reconstituite, între care cel al unei cârciumi locale și al unui local care vindea

pește și cartofi prăjiți, așa cum erau ele în anii 1920 sau 1930. Am remarcat cu deosebit interes că oamenii din Grimsby aveau obiceiul să-și aducă peștele de-acasă, pe care localul îl prăjea la prețul de un penny. Cel mai reușit exponat dintre toate era bucătăria unei corăbii pe o mare agitată. Exponatul era construit la o înclinație serioasă, astfel că totul era surprins vărsându-se, încremenit în timp. Muzeul avea toate calitățile necesare unui muzeu – era distractiv, conceput cu imaginație, cu totul captivant, admirabil de instructiv.

În altă parte existau o mulțime de informații interesante despre pești și pescuit – de pildă, că o cambulă poate să producă 14 milioane de icre. Știu că, scoasă din context, această informație sună un pic neinteresant, dar trei dintre noi, cei care citeam eticheta simultan, am scos un „Oooo” apreciativ, ușor afectat, precum Kenneth Williams într-un film *Carry On*, și am fost sinceri. Pretutindeni, exponatele erau gândite inteligent, iar ortografia și punctuația de pe etichetele informative erau corecte. Să-i aducem aici pe angajații de la Muzeul de Istorie Naturală din Londra. Apoi să-i lăsăm aici și să-i ducem în locul lor pe cei de la muzeul din Grimsby.

În magazinul de suvenire am petrecut ceva vreme uitându-mă la o carte fascinantă, intitulată *Grimsby: The Story of the World's Greatest Fishing Port*, care analizează ascensiunea și decăderea acestui port cândva măreț. Am aflat că în mare măsură Grimsby și-a creat singur problemele. Cât timp pescarii au curățat mările de aproape tot ce înota sau se odihnea pe fundul nisipos, edilii orașului au demolat cele mai alese clădiri și monumente din Grimsby aproape în totalitate. Cimitirul Doughty Park a fost măturat, ca și teatrele și hotelurile bune ale orașului și multe dintre cele mai frumoase case. Bursa

Porumbului, o construcție dintr-o piață a orașului, ridicată în secolul al XIX-lea și semănând cu un prototip de rachetă, a fost transformată întâi în toaletă publică, ca un fel de insultă preliminară, apoi demolată complet. Parcă Grimsby ar fi încercat să nimicească tot ce amintea de vechea lui măreție. A reușit. Nu poți să nu conchizi că azi Grimsby e cam ce merită să fie.

Și, cu gândul ăsta trist în minte, mi-am recuperat mașina și am pornit spre un loc mult mai plăcut: altundeva.

[1.](#) Hanul Poticnelii.

[2.](#) „Bucle și vopsea.” Aproximativ la fel se pronunță și *curl up and die*, „fă-te covrig și mori”.

Capitolul 19

Peak District

I

În copilărie am mers ani la rând pe jos, în multe după-amiezi de duminică, la matineu la cinematograful Ingersoll, la vreun kilometru și jumătate de casa noastră din Des Moines. Era un cinema cu o singură sală de proiecție (cum erau aproape toate pe atunci) și mă uitam la orice rula. Evident, Ingersoll n-avea prioritate la alegerea filmelor, căci rula mai ales producții minore, prea puțin remarcate, deseori europene. De multe ori, în sală se mai aflau doar un spectator sau doi în afară de mine. Rezultatul e că am văzut – și-n multe cazuri îmi amintesc și acum cu nostalgie – filme pe care bănuiesc că până și actorii lor principali le-au uitat: *Femeia de paie*, cu Sean Connery și Gina Lollobrigida; deprimantul *Școala terorii*, cu David Hemmings; *Un hohot în beznă*, cu Nicol Williamson și senzuala Anna Karina. Ce bine ne-ar fi prins câteva ca ea la Liceul Roosevelt, îmi spuneam.

La filmele astea îmi plăceau în aceeași măsură locul în care se desfășura acțiunea și intriga – clădirile murdare de funingine ale Londrei, traficul dement al Romei, vilele înșorite și șoselele de coastă șerpuite ale Mediteranei –, și toate acestea mai ales în cazul unui film artistic cu desfășurare lentă a intrigii, dar

strălucit, intitulat *Fecioara și țiganul*, după romanul lui D.H. Lawrence, cu Joanna Shimkus și Franco Nero în rolurile principale. Era un film siropos, cu multe secvențe melancolice din ținuturi mlăștinoase. Într-o scenă, camera de filmare panorama peste un imens baraj de piatră și peste lacul de acumulare, aflate într-un peisaj mut, cu dealuri împădurite și cu tufișuri. Barajul era construit din blocuri de piatră enorme și se înălța ca un munte din apa verde. La fiecare capăt avea un turn decorativ, cu detalii arhitectonice ca de castel. Era cel puțin pitoresc și nu puteam pricepe de ce nu era celebru. În Iowa ar fi fost renumit, credeți-mă! După ce s-a terminat filmul, am plecat acasă și nu m-am mai gândit la el.

Treizeci de ani mai târziu, într-o drumeție prin regiunea Peak District împreună cu prietenii mei Andrew și John, am coborât o pantă împădurită până într-un loc numit Howden Moor și acolo mi-a apărut în față, umplându-mi pe neașteptate câmpul vizual, barajul cu turnuri din film. L-am recunoscut pe dată. Era ceva mai mic decât m-aș fi așteptat, dar în rest tot splendid, la fel de impunător și de frumos cum mi-l aminteam. Se cheamă Derwent Reservoir și a fost construit în primii ani ai secolului XX ca să aprovizioneze cu apă Sheffield, Derby, Chesterfield și celelalte vechi orașe industriale care mărginesc Peak District. Acum, după ce am trăit vreme îndelungată în Marea Britanie, înțeleg de ce nu e mai cunoscut. Marea Britanie are atâtea comori – castele, case aristocratice, forturi pe dealuri, monumente megalitice, biserici medievale, siluete gigantice cioplite în coaste de deal și ce mai vreți voi –, încât multe se pierd. Sunt încontinuu uluit de minunățiile presărate la tot pasul în Marea Britanie. Dacă barajul de la Derwent s-ar afla în Iowa, ar apărea pe plăcuțele de înmatriculare ale mașinilor. Ar

fi înconjurat de campinguri, o parcare pentru rulote, probabil că ar fi pe-acolo și o galerie comercială. Aici e anonim și uitat, o diversiune de moment într-o hoinăreală la țară.

Îngăduiți-mi doar un moment ca să dau niște cifre. Marea Britanie are 450.000 de clădiri protejate, 20.000 de monumente străvechi de importanță națională protejate, 26 de obiective de patrimoniu UNESCO, 1.624 de parcuri și grădini înregistrate (adică grădini și parcuri cu însemnătate istorică), 600.000 de situri arheologice cunoscute (cărora li se adaugă zilnic altele, nou-descoperite, dar mai multe se pierd), 3.500 de cimitire istorice, 70.000 de memoriale de război, 4.000 de locuri de interes științific special, 18.500 de biserici medievale și 2.500 de muzee ce conțin 170 de milioane de exponate. Când ai un tezaur atât de bogat, uneori îl ieși ca atare și îl ignori într-o măsură șocantă, dar adesea te poți bucura de unul singur de ceva de-a dreptul minunat, cum mă bucuram eu acum de Derwent Reservoir.

El se află în administrarea firmei furnizoare de apă Severn Trent Water, care oferă un mic centru turistic cu o ceainărie și o parcare, însă parcare era aproape goală când am ajuns. Lacul este înconjurat de o cărare plăcută, care duce până la două lacuri de acumulare învecinate, Howden și Ladybower, și ele foarte pitorești.

Derwent Reservoir e renumit și pentru altceva. Aici s-au exersat celebrele atacuri asupra barajelor din al Doilea Război Mondial, când inginerul britanic Barnes Wallis a inventat mult apreciată bombă săltăreață. Ea era concepută astfel încât să salte pe apă, ca o piatră pe suprafața unui iaz, până când lovea barajul, iar atunci exploda, cu urmări devastatoare dacă totul

mergea bine. În practică, planul n-a prea reușit. Avioanele, zburând la mică altitudine, au fost ținte ușoare pentru artileriștii germani – 40% din escadron nu s-a mai întors din prima misiune – și multe bombe au explodat inofensiv în apă ori au sărit de-a dreptul peste zidul barajului, detonând pe câmpuri învecinate. Un singur baraj a fost avariat grav; apele revărsate au omorât circa 1.700 de oameni, în principal prizonieri din rândul Aliaților, așa că, de fapt, Barnes Wallis a ucis mai mulți oameni în propria tabără decât în cea germană. Dar nu contează. A fost unul dintre roadele inventivității la vreme de război ce poate sta alături de radar și de dispozitivul Enigma ca dovadă a spiritului neîmblânzit și a iscusinței Marii Britanii. În anul 1955, povestea bombelor săltărețe a fost transformată într-un film foarte îndrăgit de cei care programează filmele din timpul zilei la BBC 2. Nu cred să fi avut vreodată gripă și să nu fi văzut la un moment dat *The Dam Busters*.

Am făcut o plimbare lungă pe malul lacurilor de acumulare Derwent și Howden, savurând combinația de pădure umbroasă și apa în care se reflectă, uimit că am doar pentru mine atâta splendoare. La întoarcerea în parcare am trecut pe lângă un monument de piatră impresionant. Evoca un câine ciobănesc pe nume Tip, care, potrivit inscripției, „a stat pe Howden Moor, lângă trupul neînsuflețit al stăpânului său, dl Joseph Tagg, timp de cincisprezece săptămâni”. Asta e ceva timp! Dar trebuie spus că Tagg zăcea peste lesa câinelui. De fapt, nu știu care a fost povestea, dar știu că eu unul aș înclina mai degrabă să dau bani pentru un monument pe care scrie „În memoria lui Tip, care a mers să aducă ajutoare când am avut nevoie”.

Mi s-a părut interesant că memorialul lui Tip era mai mareț decât cel care-i omagia pe soldații participanți la atacurile asupra barajelor, dar apoi mi-am amintit că mă aflam în Anglia și că Tip fusese un câine.

La câțiva kilometri de Derwent Valley, spre vest, se găsește Kinder Scout, cel mai înalt punct din regiunea Peak District, la puțin sub 640 de metri altitudine. Pe Kinder Scout a avut loc un celebru act de nesupunere civică în 1932, când muncitorii din Manchester și Sheffield au mărșăluit sfidători pe terenurile rezervate vânătorii de potârniche ale ducelui de Devonshire. Acțiunile lor din acea zi au contribuit în mare măsură la deschiderea zonelor rurale pentru drumeții, așa că m-am gândit să-mi prezint omagiile, dat fiind că mă aflam în vecinătate. Am parcat în Hayfield, un sat pitoresc, apoi am mers pe jos cam un kilometru și jumătate până la Bowden Bridge, locul unde fusese încălcată proprietatea ducelui, și m-am bucurat că am făcut-o. Pe drum am trecut pe lângă o căsuță cu o placă albastră pe care scria că acolo se născuse marele actor Arthur Lowe – căpitanul Mainwaring din *Dad's Army*. Iată dovada perfectă a meritelor deplasării pe jos față de cea motorizată, căci, dacă aș fi făcut drumul cu mașina, n-aș fi remarcat placa, ceea ce demonstrează că viața pedestrelui nu e doar mai sănătoasă, ci și mai bogată.

Kinder Scout nu e un pisc, ci un platou acoperit de iarbă, vizibil adesea din Manchester și Sheffield. Acesta a fost, se pare, cauza problemei. Muncitorii din Manchester și Sheffield îl priveau visători din cartierele lor murdare și-l considerau dealul lor, locul în care puteau să se bucure de aer curat și de înviorare spirituală la sfârșitul săptămânii, cum au și făcut ani

la rând. Dar în anii 1920, ducele de Devonshire a închis Kinder Scout pentru public, ca să vâneze potârniche. Firește, asta a generat nemulțumiri, iar în aprilie 1932, cinci sute de oameni, majoritatea muncitori în fabrici, s-au adunat la Bowden Bridge, în apropiere de Hayfield, pentru a face un marș de protest pe pământul ducelui.

Paznicii terenului de vânătoare al ducelui, care aflaseră de marș, i-au așteptat și le-au cerut să se întoarcă. Rezultatul a fost o încăierare scurtă și emoționant de inefficientă. Un paznic a fost doborât la pământ, probabil din greșeală, și a leșinat, însă nu au mai fost alte victime, iar plimbăreții au mărșăluit până pe podiș. Autoritățile, reacționând exagerat, i-au arestat pe liderii grupului și i-au acuzat de încălcarea proprietății private, faptă penală. Cinci bărbați au primit condamnări de până la cinci luni de închisoare – pedeapsă revoltător de disproporționată. Rezultatul a fost un val de furie și ostilitate ce s-a întins mult dincolo de granițele comitatului Derbyshire. Această așa-numită „Mass Trespass” a devenit un moment emblematic în istoria luptei de clasă și a zonelor rurale britanice. În alte țări au loc conflicte din motive politice și religioase. În Marea Britanie conflictele vizează dreptul de a te plimba pe o mlaștină bătută de vânturi. Mie unuia mi se pare splendid.

Eforturile manifestanților n-au fost zadarnice. Patru ani mai târziu, parlamentul a creat o comisie care să analizeze ideea de a crea parcuri naționale pe tot cuprinsul Angliei. A intervenit al Doilea Război Mondial, dar în 1951 Peak District a devenit primul parc național al Angliei. Dată fiind importanța simbolică a „Mass Trespass”, memorialul e modest, aproape invizibil. Constă într-o simplă placă mică, în fundul unei parări, suspendată la vreo trei-patru metri pe zidul unei cariere de

piatră, pe jumătate ascunsă de vegetație. Dacă n-aș fi știut de existența plăcii, n-aș fi observat-o. Textul spune simplu: „Încălcarea în masă a proprietății private spre Kinder Scout a pornit din această carieră, pe 24 aprilie 1932”. Peste drum, o alee îngustă, paralelă cu un pârau, ducea la punctul de pornire al cărării spre Kinder Scout. Ziua era încântătoare și ținutul minunat, dar, din câte citisem, ca să ajung la Kinder Scout trebuia să merg șase ore, dus-întors, începând din acel punct. Fiindcă trebuia să ajung la Buxton, în celălalt capăt al Peak District, unde-mi rezervasem o cameră, am mers doar vreun kilometru spre Kinder Scout, suficient ca să admir priveliștea, apoi m-am întors la mașină. Nici de data asta n-am văzut țipenie.

Buxton e o stațiune balneară veche, construită predominant din piatră, în cea mai mare parte în secolul al XVIII-lea. Cred că Pavilion Gardens, care se întinde pe nouă hectare în centrul orașului, este cel mai fermecător parc orășenesc din țară. Buxton are o operă splendidă, două hoteluri elegante și o clădire supradimensionată, cu o cupolă frapantă, care a fost pe vremuri spital, iar acum ține de Universitatea Derby. În mijlocul orașului există o construcție în formă de semilună ce amintește vag de celebra Royal Crescent din Bath, diferența fiind însă că aceasta stă părăsită de ani buni, de când s-a constatat că are probleme structurale. Există planuri să fie transformată în hotel, dar la vremea vizitei mele avea în continuare intrările bătute în scânduri și un gard de șantier împrejur – o soartă tristă pentru o clădire protejată prin lege. Problema e că Agenția de Dezvoltare East Midlands, care promisese o finanțare de cinci milioane de lire, a fost închisă de guvern în

2012, înainte ca banii să poată fi virăți. De ce nu mă surprinde treaba asta?

M-am plimbat prin oraș, apoi m-am uitat în vitrinele magazinelor, în lipsa altei ocupații. Mi-a plăcut în mod special Potter's, un simpatic magazin de îmbrăcăminte pentru bărbați deschis în Buxton în 1860, care lasă impresia că merge bine în continuare, ceea ce-n ziua de azi pare nu atât o realizare, cât o minune. M-au cucerit niște cămăși exclusiv datorită denumirii firmei: Seidensticker Splendesto. Știu că am declarat oficial că nu mai am nevoie de absolut nimic nou, dar cine ar rezista la așa un nume? Eu unul sunt pregătit să port fără s-o văd înainte o cămașă care se cheamă Splendesto. E un nume atât de reușit, încât ar trebui să fie un cuvânt propriu-zis, denotând un nivel de excelență ce depășește „splendidul”. M-am gândit chiar la un slogan pentru ele: „Splendesto: când splendidul nu-i suficient”.

Am crescut într-o perioadă în care oamenii prețuiau numele reușite. Era o vreme când mașinile de spălat rufe aveau cicluri de stoarcere Lux-o-Matic, mașinile de tuns iarba aveau butoane de pornire Trigger-Torque, pick-upurile aveau difuzoare Vibro-Sonic. Până și îmbrăcămintea era incitantă. Tatăl meu a fost cândva posesorul unei gece cu două fețe McGregor Glen Visa-Versa și avea o reală plăcere să le arate altora, chiar și unor necunoscuți, cum poți s-o întorci pe dos și să obții o a doua geacă, bonus. „De asta se cheamă Visa-Versa”, explica el, cu aerul că dezvăluia una din tainele universului. Nu-i spunea niciodată „geaca mea” sau „geaca”, ci numai „geaca mea Visa-Versa cu două fețe”. Simpla rostire a numelui îi făcea plăcere. Îl înțeleg.

Toate astea s-au dus. În ziua de azi avem doar denumiri fără sens. Uitați-vă la Starbucks și la dimensiunile paharelor lor –

Venti, Trenta și Wanko Grande sau cum s-or mai fi chemând. Corporațiile gigant de pretutindeni au nume care nu înseamnă nimic – Diageo, Lucent, Accenture, Aviva. Pe vremuri aveam o poliță de asigurare la compania Windsor Life, dar acum se cheamă ReAssure. E un nume fantastic dacă firma se hotărăște vreodată să producă pantaloni cu scutec încorporat pentru vârstnici, dar jalnic pentru o companie de asigurări.

Mi-e dor să am în viața mea denumiri interesante de produse; cum stăteam și mă uitam în vitrina magazinului Potter's, m-am simțit cuprins de invidie față de oamenii care fac cumpărături într-un asemenea loc vechi și fermecător. Mergând mai departe, am avut o mică fantezie în care se făcea că intru când și când la Potter's, cel puțin din plăcere lingvistică, dacă nu și pentru altceva.

— Bună ziua! spun în fantezia mea. Am făcut comandă specială pentru două Splendesto acum o săptămână sau două și mă întreb dacă au sosit.

— Să mă uit în registru, domnule Bryson, spune managerul, și-și plimbă degetul pe pagina unui registru imens, legat în piele. Ar trebui să sosească miercuri, mă anunță.

— Dar sacoul meu sport Lloyd, Attree & Smith din tweed maro, stil Donegal, cu petice din imitație de antilopă la coate?

— Să văd. Da, și el trebuie să ajungă tot miercuri.

— Excelent! Revin miercuri. Deocamdată iau doar acești boxeri Sloggi Shur-Fit verde-mentă, cu margine roșu-merișor.

— Desigur. Să vi-i ambalez?

— Nu, mi-i pun chiar acum.

Seara, simțindu-mă confortabil în noii mei Sloggi („Atât de șic, că vei vrea să-i porți pe deasupra pantalonilor”), aș merge agale până la un local public, să beau un aperitiv, apoi aș lua

cina la un mic bistrou drăguț din apropierea parcului. De fapt, exact asta am și făcut, numai că, din păcate, nu purtam boxeri Sloggi Shur-Fit pe deasupra pantalonilor.

Am avut o seară excelentă. Când mi-a luat farfuria din față, chelnerița m-a întrebat cum a fost mâncarea.

— O, splendesto! am răspuns, cât se poate de sincer.

Dimineata m-am trezit energic și plin de zel, căci soarele strălucea, iar eu urma să merg de-a lungul Monsal Trail, o cale ferată de treisprezece kilometri și jumătate între Buxton și Bakewell, prin tuneluri și defileuri cu priveliști de o frumusețe falnică. Inițial a făcut parte din linia Manchester-Derby a companiei feroviare Midland Railway, dar aceasta s-a închis în 1968. Traseul nu prea s-a justificat niciodată din punct de vedere economic, căci traversa zone rurale slab populate. Una dintre gările sale principale, Hassop, a fost construită mai mult sau mai puțin pentru uzul privat al proprietății Chatsworth. Astăzi, refăcut sub forma unui traseu pentru bicicliști și pedestri încăpător și perfect neted, aduce plăcere mult mai multor oameni decât în vremea în care îl străbăteau trenuri. E o drumeție minunată.

Te bucuri de splendoarea sa supremă la traversarea văii Monsal Dale, pe maiestuosul viaduct Headstone. Monsal Dale e oricum o priveliște naturală de mare frumusețe, însă viaductul, lung de nouăzeci și unu de metri, construit sus, deasupra luncilor verzi și a râulețului Wye, o ridică la un nivel de-a dreptul emoționant. La construirea viaductului, în 1863, criticul de artă John Ruskin i-a adus critici înverșunate, devenite celebre, spunând că o vale a fost despicată cu cruzime pentru ca „tot prostul din Buxton să poată ajunge la Bakewell în

jumătate de oră și tot prostul din Bakewell, la Buxton”. Acum e dat adesea drept exemplu de lucru urât la început și iubit ulterior. Ei, sigur că da, dar aici există o diferență, și anume faptul că viaductul Headstone a fost de la început un lucru realmente frumos, construit cu grijă. Cât credeți că valorează azi frumusețea pentru Network Rail? Mai puțin decât nimic? Corect. Când viaductul a fost amenințat cu demolarea, în anii 1970, protestele publice pentru salvarea lui au fost mult mai zgomotoase decât cele care s-au alăturat vociferării lui Ruskin la construirea lui.

Nu departe de Monsal Dale găsim o priveliște aproape la fel de plăcută ca aceea care l-a iritat atât de tare pe Ruskin și chiar mai încărcată de istorie, când cărarea iese dintr-un tunel lung și dă într-o vale pitorească. În partea de sus a văii, într-un loc impunător, se află o clădire georgiană albă ce arată la prima vedere a reședință aristocratică. De fapt, e Cressbrook Mill, construită de Richard Arkwright în 1779 (și refăcută opt ani mai târziu, după un incendiu) ca filatură de bumbac. E cea mai frumoasă fabrică din câte veți vedea vreodată și poate cea mai importantă, căci a schimbat lumea. Aici și la Cromford Mill, construită la câțiva kilometri mai încolo, lângă Matlock, s-a născut sistemul fabricilor. Tot ce se produce azi în lume își are începuturile în acest colț rural liniștit din Derbyshire. Arkwright și-a construit fabricile în văile înguste din Derbyshire fiindcă ofereau apă din belșug pentru alimentarea mașinilor sale și fiindcă izolarea lor făcea mai puțin probabil să fie asediate de țeșători furioși, rămași fără muncă din cauza metodelor sale inovatoare. Totodată, îi permitea să-și exploateze cu mai mare ușurință muncitorii. La Cressbrook Mill

majoritatea lucrătorilor erau orfani, tratați mai rău decât îngrozitor.

După jumătate de secol, industria bumbacului avea peste 400.000 de muncitori. Aproape tot ce a urmat și a dat măreție Marii Britanii – construcțiile navale, finanțele, construirea de canale și căi ferate, dezvoltarea imperiului – și-a avut rădăcinile aici. E interesant când te gândești că măreția țării s-a întemeiat pe un produs, bumbacul, pe care Marea Britanie nu putea să-l cultive, provenit din acea parte a imperiului pe care o pierduse și n-o mai controla. Comitatul Derbyshire n-a rămas multă vreme centrul acestei activități. Pe măsură ce industria bumbacului s-a dezvoltat, s-a impus necesitatea unor fabrici și râuri mai mari, iar activitatea s-a mutat în orașe mai importante, precum Manchester și Bradford. Derbyshire a căzut iar într-o uitare nostalgică. Azi, Cressbrook Mill înseamnă apartamente șic.

Am încheiat ziua în Ashbourne, alt orășel foarte agreabil, cu genul de magazine pe care nu le mai prea întâlnești în ziua de azi: un magazin de brânzeturi, unul de dulciuri, un atelier de reparații de încălțăminte, cel puțin două măcelării, un magazin de legume-fructe, un magazin demodat de jucării, câteva cârciumi și niște magazine tentante de antichități. La un capăt al orașului se află parcul Memorial Gardens, plăcut, chiar dacă nu se apropie nici pe departe de splendoarea parcului Pavilion Gardens din Buxton, iar la celălalt se înalță biserica splendidă St Oswald, cu o turlă înaltă, grațioasă, ce te duce cu gândul la catedrala Salisbury, dar la o scară ceva mai mică.

Am intrat într-un bar cu aer intim și am remarcat că una dintre berile amare produse prin alte părți provenea de la

fabrica de bere Ringwood, din colțul meu de țară.

— Acolo se face și un pils excelent, i-am spus barmanului, doar de dragul conversației.

— Și noi facem un pils excelent, a replicat el defensiv, de parcă i-aș fi zis că nevastă-sa e urâtă.

Asta m-a surprins.

— N-am vrut să insinuez nimic despre pilsul dumneavoastră. M-am gândit doar că al nostru e unul bun, de care poate că n-ați auzit.

— Cum spuneam, avem deja pilsuri excelente, a replicat el și mi-a dat restul.

„Iar tu ești cam măgar”, mi-am zis și mi-am luat berea la o masă dintr-un colț, unde m-am așezat sub o fotografie de ziar înrămată, făcută când un camion căruia îi cedaseră frânele intrase prin peretele din față al cârciumii. Acum parcă-mi părea rău că nu fusesem de față.

Chiar înainte să plec de acasă, băgasem în rucsac un teanc de corespondență sosită pe numele meu la o editură; l-am scos acum. Când îți câștigi existența scriind cărți, ajungi să-ți dai seama că, deși nu toți oamenii care le scriu autorilor sunt ciudați, toți oamenii care sunt ciudați le trimit scrisori autorilor. Recent, un bărbat din Huddersfield mi-a transmis că i-au plăcut mult unele dintre cărțile mele și că i-a venit ideea să facem schimb de locuință timp de două săptămâni, ca să mă poată cunoaște prin intermediul bunurilor mele, iar eu să-i hrănesc peștii tropicali. „Încă nu i-am zis nevastei, dar anticipez un răspuns pozitiv din partea dumneavoastră”, scria el. Altul voia să scrie o carte intitulată *The Great British Breakfast*, dar nu se pricepea la scris, așa că-mi propunea să călătorim împreună prin Marea Britanie; el urma să mănânce micul dejun pe unde

opream și să mi-l descrie, iar eu aveam să pun în cuvinte experiența respectivă. Propunea să împărțim încasările 70%-30% în favoarea lui, din moment ce ideea îi aparținea, iar eu eram deja înstărit. Un domn mi-a scris că-n 1974, lucrând ca pilot pe un avion utilitar în Canada, a transportat de la Goose Bay, Newfoundland, la Halifax, Nova Scotia un tânăr cu barbă roșcată. Își amintea mai ales că tânărul purta kilt și se întreba dacă eu purtasem vreodată kilt în călătoriile prin Newfoundland.

Câteodată am și surprize plăcute, inclusiv de data asta. Dintr-un plic antișoc am scos un exemplar în avanpremieră al unei cărți intitulată *Maphead*, de Ken Jennings, despre pasiunea unui bărbat pentru geografie. Nu părea deloc genul meu, dar l-am răsfoit puțin și m-a prins imediat. Aparent, era vorba despre plăcerile geografiei, dar cartea vorbea mai ales despre cât de neinformați au devenit americanii în ce privește lumea.

Jennings relatează povestea lui David Helgren, un asistent universitar de la Universitatea Miami, care le dăduse studenților din anul întâi o hartă albă a lumii și le ceruse să localizeze pe ea treizeci de locuri celebre. S-a așteptat la tot felul de rezultate, dar a constatat că majoritatea studenților dăduseră greș cu aproape toate. Unsprezece dintre ei, care erau din Miami, nu localizaseră nici măcar Miami. Ziarul *Miami Herald* a publicat întâmplarea, care a devenit apoi știre națională. Helgren a fost intervievat de multe ziare și echipe de filmare. Și cum a reacționat Universitatea Miami? L-a concediat pe Helgren. Iar când unul dintre colegii lui i-a luat apărarea, l-a concediat și pe el.

Alte studii arată că circa 10% dintre studenți nu știu să găsească statul California sau Texas pe o hartă, iar aproximativ

5% din populația americană nu știe să localizeze nici măcar Statele Unite. Cum să nu-ți localizezi țara pe hartă? Jennings citează răspunsul unei concurente la Miss Adolescență SUA când i s-a cerut să explice de ce mulți americani nu știu să-și găsească pe hartă nici măcar propria țară. Ea a răspuns cu solemnitate și convingere:

Eu personal cred că americanii din SUA nu pot face acest lucru pentru că unii oameni din poporul nostru n-au hărți și cred că învățământul nostru, gen cum ar fi în Africa de Sud și, ăă, Irak, peste tot gen cum ar fi, și cred că ar trebui, învățământul nostru de aici, din SUA, să ajute SUA, ăă, ar trebui să ajute Africa de Sud și să ajute Irakul și țările asiatice, ca să ne putem construi viitorul, pentru copiii noștri.

Ei bine, slavă Domnului că măcar nu ne-am pierdut puterea de exprimare! Nu intenționasem să mai beau o bere, dar mă distram atât de bine cu cartea, încât m-am întors la bar și am cerut încă una, ca să mai pot citi, însă de data aceasta, prudent, nu i-am mai pomenit barmanului de nici o altă bere consumată cândva, ca să nu-l jignesc cumva.

Revenind la lectură, am aflat că Sarah Palin crede că Africa e o țară. A fost o seară minunată.

II

Britanicii sunt câteodată admirabil de raționali. În 1980, guvernul a creat National Heritage Memorial Fund, menit să asigure finanțare pentru salvarea lucrurilor care s-ar putea pierde altfel, însă n-a definit nicăieri ce înseamnă „patrimoniu”. Așa că administratorii fondului sunt liberi să salveze orice doresc, cu condiția să existe banii necesari și să considere că

lucrul respectiv se încadrează în categoria largă a patrimoniului. Nu se putea concepe un sistem mai vulnerabil la nesăbuiță și abuz, și totuși a funcționat strălucit. A contribuit la salvarea a nenumărate lucruri, de la opere de artă la specii de păsări amenințate cu dispariția, dar cred că banii n-au fost niciodată cheltuiți mai cu folos decât pentru salvarea Calke Abbey, următoarea mea destinație.

Calke Abbey n-a fost niciodată abație – familia în proprietatea căreia se afla i-a dat numele ăsta doar ca să sune mai interesant –, ci o moșie foarte consistentă cândva, întinsă pe vreo douăsprezece mii de hectare, în sudul comitatului Derbyshire. Timp de patru secole a fost reședința familiei Harpur Crewe, a cărei trăsătură definitorie era „lipsa congenitală de sociabilitate”, după cum se precizează într-un ghid. În ultimii o sută cincizeci de ani ai perioadei cât au deținut moșia, majoritatea membrilor familiei n-au părăsit aproape deloc proprietatea și nici n-au permis nimănui s-o viziteze. S-a găsit un registru de oaspeți din secolul al XIX-lea care nu conținea nici măcar un nume. Accesul primului automobil pe alea de la intrare a fost permis abia în 1949 și a fost racordată la rețeaua electrică abia în 1962.

Înainte Primului Război Mondial, Calke avea șaizeci de angajați, însă după aceea proprietatea a intrat în declin și până la urmă numărul de angajați a ajuns la zero. Când Charles Harpur Crewe a murit, în 1981 – în mod surprinzător, ca să nu spun imbecil, fără să fi lăsat un testament –, fratele lui, Henry, s-a trezit cu un impozit pe moștenire atât de mare, încât numai dobânda creștea zilnic cu 1.500 de lire. Neputând s-o plătească, Henry a donat reședința organizației National Trust, care a luat hotărârea genială de a o păstra exact așa cum o preluase. O

numește „reședința nearistocratică” și n-ar fi putut găsi o altă denumire mai seducător de corectă.

Pe proprietate nu s-au mai făcut îmbunătățiri sau amenajări substanțiale de la începutul anilor 1840. După moartea lui Vauncey Harpur Crewe, al zecelea baronet, în 1924, familia s-a retras într-un colțișor al casei. La sosirea sa, în 1985, National Trust a deschis ușile unor încăperi în care nu se mai intrase de peste cincizeci de ani. Peste tot domnea o încremenire în timp prăfuită.

Am făcut turul reședinței împreună cu alte șaptesprezece persoane și a fost superb. A durat nouăzeci de minute foarte generoase, ghidul fiind o doamnă admirabil de bine informată, cu darul vorbirii și o fire plăcută. National Trust reușise de minune să oprească deteriorarea fără a elimina atmosfera de neglijare și declin. Peste tot, vopseaua se cojea și varul cădea. La un moment dat m-am sprijinit de un perete și un tovarăș de grup mi-a șoptit cu mare plăcere, dând din cap energic, că mă umplusem de mizerie pe spatele gecii. Mi-am scos-o ca să verific și avea dreptate; am dat din cap energic amândoi. Pe lângă mobilier și foarte multe animale împăiate, casa mai conține o excepțională colecție de comori arheologice, majoritatea, am aflat cu plăcere, găsite pe moșie de vechiul nostru prieten Basil Brown de la Sutton Hoo.

Toată povestea m-a încântat atât de mult, încât am decis să fac pace cu National Trust, așa că m-am dus direct la ghișeul de bilete și am devenit membru. Nu realizasem cât deranj presupunea treaba asta – mi s-au luat două rânduri de amprente digitale, mi s-a făcut o radiografie toracică și am depus jurământ că voi cumpăra un Volvo și o geacă impermeabilă –, dar mi-am primit înapoi taxa de intrare la

Calke, ceea ce am apreciat foarte mult, după cum vă puteți imagina.

Mă îndreptam spre Rutland ca să-i vizitez pe fiul meu și familia lui, care locuiesc în apropiere de Oakham. Era ziua de naștere a unui nepot și rareori ratez un eveniment de familie care presupune tort. Dar nu eram așteptat înainte de ora ceaiului și mă bucuram că am o zi în care să mă plimb prin acest colțișor absolut încântător al Angliei. Ținutul verde și unduitor dintre Leicestershire, Northamptonshire și Nottinghamshire are un farmec aparte și aproape nimeni din afara numitelor comitate nu-l cunoaște.

Nu departe de Calke Abbey se află cătunul Coton in the Elms, care se distinge prin faptul că e localitatea britanică situată cel mai departe de mare, la care n-am putut rezista. Acest punct concret e ferma Church Flatts, aflată oficial la 112,99 kilometri față de cea mai apropiată bucătică de coastă. Un trecător însemnase locul cu un covor vechi, făcut sul și aruncat în gardul viu. Am oprit în dreptul aleii de acces în fermă, am coborât și am stat pur și simplu locului, mândru că sunt cea mai puțin sărată persoană din Marea Britanie. După cincisprezece sau douăzeci de secunde de la începutul acestei experiențe mi-am dat seama că, oricât aş sta acolo, nu se va îmbunătăți cu nimic, așa că am urcat în mașină și am mers mai departe, dar nutrind un sentiment durabil de satisfacție și fiind profund gata de un ceai festiv.

Capitolul 20

Țara Galilor

A trebuit să plec în America o vreme, ca să țin niște conferințe. Vizitele în America îmi fac bine întotdeauna. În definitiv, de acolo mă trag. La TV se transmite baseball, oamenii sunt prietenoși și pozitivi, vremea nu-i obsedează decât atunci când merită să te obsedeze, poți avea cuburi de gheață câte poftești. Mai presus de toate, vizitele în America mă ajută să fac conexiuni relevante.

Să luăm două dintre experiențele mele mărunte la sosirea într-un hotel din centrul orașului Austin, Texas. Când m-am cazat, recepționera a trebuit să-mi înregistreze datele personale, absolut firesc, și mi-a cerut adresa de domiciliu. Casa noastră n-are număr de stradă, ci doar nume; în trecut am constatat că asta e o anomalie prea mare uneori pentru un computer american, așa că am dat adresa noastră din Londra. Fata a introdus numărul clădirii și numele străzii, apoi a întrebat:

— Orașul?

— Londra, am răspuns eu.

— Îmi dictați pe litere, vă rog?

M-am uitat la ea și am văzut că nu glumește.

— L-o-n-d-r-a.

— Țara?

— Anglia.

— Îmi dictați pe litere?

I-am dictat pe litere Anglia. Ea a apăsător câteva taste, apoi a zis:

— Computerul nu acceptă Anglia. Țara asta există?

Am asigurat-o că da și i-am sugerat:

— Încercați Britania.

I-am dictat iar pe litere – de două ori (prima oară ne-a ieșit greșit numărul de t-uri) – și computerul n-a acceptat nici varianta asta. Așa că i-am propus să încerce Marea Britanie, Regatul Unit, UK, GB, dar au fost respinse și astea. Nu mi-a mai venit altceva în minte.

— Acceptă Franța, a spus fata după un minut.

— Poftim?

— Merge „Londra, Franța”.

— Serios?

A dat din cap că da.

— Ei bine, de ce nu?

Așa că a scris „Londra, Franța” și sistemul a fost mulțumit. Am încheiat procedura de cazare și am mers, cu geanta și cu cardul de acces de la cameră, la grupul de lifturi aflat la câțiva pași mai încolo. Când a sosit liftul, înăuntru era deja o tânără, ceea ce mi s-a părut cam ciudat, pentru că liftul venise de sus și acum urma să urcăm iar. După aproximativ cinci secunde de ascensiune, fata m-a întrebat, brusc alertată:

— Mă scuzați, acolo era *holul*?

— Sala aceea mare, cu recepția și cu ușile turnante care dau în stradă? Păi da, era holul.

— Fir-ar! a exclamat ea, părând mâhnită.

Acum să nu credeți că insinuez vreo clipă că aceste incidente sunt tipice pentru Austin, Texas sau pentru America în general, și nici ceva similar. Însă ele m-au făcut totuși să mă gândesc că problemele noastre sunt mai grave decât presupusesem. Când niște adulți funcționali nu sunt în stare să identifice Londra, Anglia sau holul unui hotel, cred că a sosit vremea să ne îngrijorăm. Problema e clar globală și se extinde. Nu sunt deloc sigur cum ar trebui să abordăm o astfel de criză, dar, pe baza a ceea ce știm până acum, aș propune ca pentru început să punem Texasul în carantină.

Mă gândeam la toate astea acum, stând într-o zonă de servicii de pe autostrada M4, în apropiere de Bristol. Mă îndreptam spre vestul îndepărtat al Țării Galilor și dați-mi voie să vă spun că abia așteptam experiența, dar drumul e lung și-mi era foame, așa că mi-am zis să-mi ofer micul dejun. Presupusesem, înduioșător, că voi păși agale, cu o tavă în mână, printr-o cafenea bine luminată, numită Granary, cu separeuri și tacâmuri sclipitoare și o diversitate consistentă, chiar dacă nu extrem de atractivă, de preparate gătite, dar s-a dovedit că toate localurile Granary și celelalte restaurante de pe autostrăzi au dispărut. Azi ai parte numai de localuri aparținând lanțurilor de fast-food. M-am ales cu un biscuit umplut cu ce or fi avut la îndemână asemănător cu un aliment și galben-intens – cred că se chema Jegviș –, însoțit de o punguță de Cartofei Unsuroșei și o cafea mai mult apă chioară într-un pahar de carton.

Ronțăind din jegviș și făcându-mi griji cu privire la deteriorarea minții omului modern, am scos din rucsac un document intitulat „Unskilled and Unaware of It: How Difficulties in Recognizing One’s Own Incompetence Lead to Inflated Self-Assessments”¹. E renumitul studiu efectuat de

David Dunning și Justin Kruger de la Universitatea Cornell din New York, menționat cu câteva capitole în urmă, care a lansat noua știință pe care am putea-o numi prostologie.

Fiind o lucrare academică, conține ceva jargon: „abilități metacognitive”, „efecte de regresie”, „analiza corelației interevaluatori” și așa mai departe, dar premisa lui de bază pare a fi că, dacă ești cu adevărat prost, nu numai că acționezi prost, ci, mai mult, ești foarte probabil prea prost ca să-ți dai seama cât de prost acționezi. Nu pot să pretind că am înțeles tot articolul, lucru îngrijorător când e vorba de o lucrare despre prostie, dar o parte din el era cam prea tehnică. Să luăm, de pildă, fraza: „Participanții din prima cvartilă nu și-au subestimat însă scorul brut la test, $M = 16,9$ (perceput) *versus* $16,4$ (real), $t(18) = 1,37$, ns”. Am citit-o de opt sau zece ori, cu tot cu frazele imediat anterioare și următoare, și tot nu înțeleg nimic de la al patrulea cuvânt încolo. Totuși, măcar sunt conștient că nu înțeleg, ceea ce deduc că indică în cazul meu doar prostie medie, nu prostie periculoasă.

Dunning și Kruger au făcut neîndoielnic muncă de pionierat, dar lucrarea lor a fost scrisă în 1999, iar prostia mondială a avansat rapid de atunci, după cum am văzut adineauri în Texas. Un neajuns evident al studiului Dunning-Kruger e faptul că nu te îndrumă cum să-ți evaluezi propria acuitate mintală. Asta mă frământa foarte tare, așa că, întorcându-mă la drum întins și mergând mai departe spre vest și Țara Galilor, în spiritul serviciului obștesc, am alcătuit o listă de modalități prin care să-ți dai seama dacă devii tu însuți periculos de prost. Lista nu e nicidecum exhaustivă, însă ar trebui să vă ajute să realizați dacă situația voastră e îngrijorătoare. Iată câteva întrebări pe care să vi le puneți:

1. Într-un restaurant thailandez, când îți vine farfuria garnisită cu o floare decorativă sculptată într-un morcov, chiar crezi că floarea a stat numai pe farfuria ta în săptămâna aceea?

2. Crezi că, dacă-ți pipăi buzunarele de foarte multe ori, asta va face obiectul dispărut să reapară?

3. Dacă o persoană purtând mănuși groase de bucătărie îți aduce mâncarea și-ți spune „Ai grijă, farfuria e fierbinte”, o atingi oricum, doar ca să verifici?

4. Dacă ai fost la un salon de bronzare, crezi că, de vreme ce nu vezi că ai pleoapele albe, nimeni nu-și dă seama?

5. Dacă ești bărbat, urmează să pleci în vacanță și-ți cumperi niște pantaloni prea lungi ca să se cheme pantaloni scurți, dar prea scurți ca să fie pantaloni lungi, ești totuși în stare să-i porți în public fără nici o jenă?

6. Dacă aștepti un lift care vine greu, apeși butonul iar și iar, crezând că asta-l va aduce mai repede?

7. În hoteluri, crezi că ceștile de cafea din camera ta au ajuns vreodată în apropierea unei mașini de spălat vase, a unui detergent de vase sau a oricărei manevre în afară de o clătire rapidă cu apă rece, în baie?

8. Dai câteodată 70 de lire pe o cămașă cu un căluț de polo pe ea, crezând că-ți va aduce, într-un fel sau altul, o viață sexuală mai satisfăcătoare? (Cei care ți-au vândut cămașa cu 70 de lire se aleg cu viața sexuală satisfăcătoare.)

9. Crezi că poți să bagi șapte sau opt monede într-un automat cu gustări și sucuri, fără ca ultima să-ți fie respinsă? Insiști oricum să tot bagi moneda respinsă în fantă? De ce?

10. Crezi că poți să scrii o listă de întrebări într-un carnet ținut în echilibru pe coapsă, în timp ce conduci pe o autostradă,

fără să virezi periculos pe una sau câteodată două benzi alăturate?

11. Înțelegi ce înseamnă un gest energic cu mâna în sus și-n jos, făcut de șoferii britanici în mers?

Doar până aici am ajuns, dar sper să vă fie de folos. Vom reveni la acest subiect când ajungem la Tenby, însă pentru moment să-i lăsăm pe toți șoferii mânioși, să intrăm pe liniștita, șerpuita șosea A4066 și s-o urmăm prin valea râului Taf, până-n frumosul sat Laugharne.

Poetul Dylan Thomas a trăit în Laugharne (pronunțat *larn*) între 1949 și 1953, într-o căsuță numită Boathouse, unde a creat unele dintre cele mai valoroase pagini ale sale, care s-au dovedit a fi și cele din urmă. Am parcat la baza ruinelor impunătoare ale castelului Laugharne și m-am luat după un indicator util spre o cărare pietruită de-a lungul gurii largi de vărsare a râului Taf și care apoi urca pe un deal împădurit. Aici am dat de celebra căsuță în care a scris Thomas, cocoțată pe malul abrupt. Casa e permanent încuiată, însă te poți uita pe geam înăuntru. Interiorul arată ca și cum Thomas ar fi plecat adineauri spre hotelul Brown din sat, ca să-și refacă forțele la prânz, dar se va întoarce în scurt timp. Se pot vedea două scaune de lemn, o masă plină de hârtii, niște rafturi cu cărți, foi mototolite pe jos. Casa nu pare prea confortabilă, dar împrejurimile sunt sublime. Potrivit paginii web despre Boathouse, aici a scris Thomas *Under Milk Wood* și „Do Not Go Gentle into That Good Night” (deși cred că de fapt a scris poemul mai devreme).

La mică distanță și amplasată într-un loc la fel de frumos se află Boathouse, casa în care Thomas a locuit cu soția lui, Caitlin,

și cu copiii, după ce le-a cumpărat-o prietena și protectoarea lui, Margaret Taylor (soția istoricului A.J.P. Taylor), un act de generozitate surprinzător. Azi e un muzeu cu numeroase obiecte interesante despre Thomas. E foarte mic, dar intim și vesel. Credeam că va fi aglomerat – în 2014 a fost centenarul nașterii lui Thomas –, însă în afară de mine mai erau doar doi vizitatori.

Pe un perete de la etaj se găsea prima pagină a ziarului *South Wales Argus* din 10 noiembrie 1953, care anunța moartea lui Thomas la New York, după un chiolhan spectaculos (deși, de fapt, toată viața lui a fost un chiolhan spectaculos). Articolul principal se referea însă la dispariția misterioasă a unui cuplu de fermieri, John și Phoebe Harries, de pe proprietatea lor de patru hectare și jumătate aflată în apropiere, la Pendine. Cadavrele lor fuseseră găsite după aproximativ o săptămână, într-o groapă puțin adâncă. Fuseseră omorâți în bătaie cu un obiect contondent. Un tânăr pe nume Ronald Harries, rudă îndepărtată cu ei, a fost judecat ulterior și găsit vinovat, iar în primăvara următoare a fost spânzurat, unul dintre ultimii criminali executați în Țara Galilor. Mi s-a părut interesant că povestea asta ocupa mult mai mult spațiu în *Argus* decât moartea unui poet bețiv.

La douăzeci și șapte de kilometri de Laugharne, în golful Carmarthen, se află vechea stațiune Tenby. Auzisem că e o localitate fermecătoare, dar, de fapt, e splendidă – plină de case în culori pastelate, hoteluri și pensiuni drăguțe, cârciumi și cafenele pline de personalitate, plaje minunate și priveliști superbe. Are tot ce ți-ai putea dori de la o stațiune discretă pe litoral. Cum de-mi scăpase atâta vreme?

Tenby se află pe un promontoriu cu maluri abrupte, mult deasupra numeroaselor sale plaje la care ajungi pe cărări plăcute în zigzag, și pare înconjurat din toate părțile de apă. Plajele sunt lungi, late și, la vremea vizitei mele, cam pustii. Nu sunt un amator de plaje, cred că am stabilit asta deja, dar cele de aici mă atrăgeau chiar și pe mine.

Pictorul Augustus John s-a născut la Tenby și și-a petrecut copilăria nefericită într-o casă de pe Victoria Street, aproape de intersecția cu esplanada de la marginea falezei. Când John avea doar șase ani, mama lui a murit de gută reumatică (și eu am gută; nimeni nu mi-a spus vreodată că e fatală), iar el a crescut într-o casă tăcută și mohorâtă, stăpânită de un tată îndoliat și insensibil. Se spune că tânărul Augustus n-a dat semne c-ar fi avut talent la pictură până la vârsta de șaisprezece ani, când, sărind în apă de pe niște stânci, la Tenby, și-a spart capul și a ieșit din apă „cu geniul în sânge”. Treaba asta nu prea pare plauzibilă – m-am lovit la cap de multe ori și asta n-a îmbunătățit nimic –, dar, în orice caz, începând de atunci a exersat desenul și a devenit atât de priceput, încât John Singer Sargent l-a declarat cel mai bun desenator de la Renaștere încoace.

Am umblat practic pe toate străzile din Tenby și nu cred să fi trecut pe lângă vreo casă, mare sau mică, pe care nu m-aș fi bucurat s-o am. M-am plimbat pe plaje și am admirat ambarcațiunile din port și priveliștea spre insula Caldey, aflată la două mile în larg.

Imediat după vizita mea, ziarul local a publicat un articol despre doi vizitatori din iubita mea țară natală care au cerut sistemului de navigație prin satelit din mașina lor închiriată să-i ducă de la Tenby pe insula Caldey. Sistemul i-a dirijat să

coboare pe o rampă pentru ambarcațiuni, să intre pe plajă și de acolo, mai departe, pe întinderea albastră și se pare că ei l-au urmat ascultători. Mi-ar fi plăcut foarte mult să aud conversațiile din mașină în timp ce se îndreptau spre mare. Până la urmă, mașina lor s-a împotmolit în nisip la jumătatea plajei, răpindu-le șansa de a deveni primii conducători auto din istorie care au ajuns pe insula Caldey via fundul mării. Vizitatorii nu și-au declinat identitatea ziarului local, dar au precizat că sunt din Illinois.

Sper că înțelegeți ce spun. Se-mpute treaba.

Dimineată am mers cu mașina la St Davids, situat în punctul vestic extrem al uscatului galez, deasupra valurilor ce se sparg zgomotos în golful St Brides. St Davids se laudă că e cel mai mic oraș din Marea Britanie, ceea ce e doar un alt fel de a spune că e cea mai mică localitate cu catedrală. După oricare alt criteriu, e un sat, dar unul foarte simpatic, așezat pe un deal la oarecare distanță de mare. E foarte frumușel și prosper, cu o măcelărie, un magazin al National Trust, o librărie minusculă (dar care totuși contează), ba chiar și un magazin Fat Face.

Orașul și catedrala poartă numele sfântului protector al Țării Galilor, care a locuit aici cu foarte mult timp în urmă. Nu știam nimic despre el, așa că l-am căutat în *Dicționarul Oxford al biografiilor naționale* înainte de a pleca de acasă. Provoc pe oricine să citească articolul despre Sfântul David din acest dicționar fără să-și piardă cunoștința după aproximativ o treime. Iată o frază tipică: „Însă declarația că David a fost predestinat pentru sfințenie a avut totodată menirea de a confirma ortodoxia augustiniană a hagiografului, Rhigyfarch, și de a prefigura punctul culminant al carierei lui David la

Sinodul de la Llanddewi Brefi, unde a ținut o predică împotriva ereziei pelagiene”. Tot ce am reușit să deduc e că David a trăit în secolul al VI-lea și că singurele lucruri interesante despre el erau faptul că-i plăcea să stea în apă rece până la gât și că ar fi trăit 147 de ani.

Catedrala e remarcabilă și interesantă. Vizitatorii eram eu și încă o persoană. Cel mai frapant mi s-a părut faptul că pardoseala e vizibil înclinată. Dacă ai pune o bilă pe jos în dreptul altarului, s-ar rostogoli rapid spre colțul de nord-vest. Am întrebat un custode, un domn jovial și impresionant de bine informat, pe nume Philip Brenan, ce-i cu podeaua.

— Într-adevăr, e înclinată serios, a încuviințat el cu entuziasm, și interesant e că trebuie să fi fost construită intenționat astfel, pentru că toate pragurile de sus ale ușilor și pervazurile ferestrelor și așa mai departe sunt perfect orizontale. Dacă panta ar fi fost rezultatul denivelării, s-ar fi înclinat și ele. Așadar, din fericire, panta nu indică probleme structurale. Dar e într-adevăr ciudată. Nu se știe de ce a fost construită așa.

Mi-a arătat și alte ciudățenii. Nava e mărginită pe ambele laturi de arcade rotunjite și simetrice, în stil romanic, până la capăt, unde ultima arcadă de pe fiecare latură capătă brusc o formă gotică ascuțită, dar asimetrică. Iarăși, nu se știe de ce. Mi-a mai arătat că zidurile exterioare par, când le privești cu atenție, că se prăbușesc în afară.

— Toate acestea s-au făcut intenționat, dar nu se știe de ce, mi-a spus el.

Cea mai mare curiozitate dintre toate e locul pe care a fost construită catedrala. Se află la poalele unui deal abrupt, într-o mică depresiune, astfel că e aproape invizibilă până când

ajungi chiar lângă ea. Satul, ridicat mai târziu, o străjuiește de pe coasta dealului. E ca și cum constructorii n-ar fi vrut să fie găsiți.

Am petrecut o dimineață foarte veselă explorând St Davids și peninsula splendidă pe care se înalță. Pe aproape tot cuprinsul comitatului Pembrokeshire, uscatul se sfârșește prin faleze înalte și rotunjite, ca niște spinări de balenă, care oferă cele mai impresionante și mai memorabile priveliști. E o coastă cât se poate de încântătoare.

După-amiaza am mers mai departe, la Fishguard, orașelul pe care eram cel mai dornic să-l văd. Îmi amintesc cu mare drag de Fishguard, lucru un pic ciudat, pentru că am petrecut acolo doar opt sau nouă ore, cu patruzeci de ani în urmă, timp în care am cam dormit. În vara anului 1973, făcând autostopul prin Europa și îndreptându-mă spre Irlanda, un șofer de camion binevoitor m-a lăsat în centrul orașului noaptea, foarte târziu. Țin minte că mă aflu în dreptul unui părculeț, peste drum de un șir de magazine, toate cu copertină. Becul stradal împrăștia o lumină ce evoca clar un tablou de Edward Hopper. Părea un colțișor desăvârșit. Am aruncat rapid o privire prin oraș, dar, negăsind nimic mai bun, m-am întors în părculeț, mi-am întins sacul de dormit și am înnoptat pe iarba înrourată. Dimineața m-am trezit foarte devreme, Fishguard fiind încă adormit, am mers pe o stradă foarte înclinată și curbată ce ducea în port și am luat primul feribot spre Rosslare.

Asta a fost întreaga mea experiență, dar eram atât de curios acum să revăd orașul, încât am parcat în apropiere de High Street și m-am plimbat înainte să mă cazez la o pensiune. Fishguard era, trebuie să spun, o ciudățenie. Trei cârciumi mari din piața principală erau închise – cea de la hotelul Abergwaun,

Farmers Arms și Royal Oak –, la fel și Ship and Anchor, ceva mai încolo. Câteva spații comerciale erau pustii, dar Fishguard avea totuși o librărie, o florărie, o combinație de artizanat și cafenea – exact genul de magazine care te aștepti să dispară primele când orașul o ia la vale. Am găsit cu dificultate locul în care dormisem. Micul parc pe care mi-l aminteam era de fapt un simplu petic de iarbă. Magazinele de peste drum erau tot acolo, însă n-aveau nimic aparte. Copertinele dispăruseră de mult.

M-am cazat la Manor Town House, o pensiune șic, cu vedere încântătoare la mare de la toate ferestrele din spate – cea mai plăcută casă de oaspeți în care am stat pe parcursul călătoriei. Proprietarii erau doi soți prietenoși, Chris și Helen Sheldon. Am sporovăit cu Chris vreme îndelungată despre Fishguard și vestul Țării Galilor în general. Această parte a Țării Galilor se confruntă cu multe probleme economice – PIB-ul său e de doar două treimi din media UE, care nu e nici ea deloc spectaculoasă, din moment ce include țări precum Bulgaria și România –, și totuși e o zonă turistică îndrăgită datorită frumuseții coastei din Pembrokeshire. Așa că unele localități, ca Tenby și St Davids, sunt prospere și încântătoare; altele, ca Milford Haven și Haverfordwest, au dificultăți, iar câteva, ca Fishguard, nu știu prea bine în ce categorie se încadrează.

Chris mi-a spus că cele trei cârciumi din piață dăduseră faliment abia recent, însă le precedaseră vreo alte șase. Din fericire, una care supraviețuise era mica și splendida Fishguard Arms, aflată peste drum. Cinci localnici leneveau confortabil în fața tejghelei când am intrat, pe la șase și jumătate. Au părut surprinși să vadă un străin în mijlocul lor, dar m-au salutat prietenos din cap.

M-am retras, cu o bere, la o măsuță dintr-un colț. Privind cum se ridică în halbă bulele aurii ale fericirii, fiind cât se poate de mulțumit, mi-am dat seama că un bărbat de la bar se uita la mine cu un aer deloc neprietenos.

— Semenii cu Bill Bryson, mi-a spus el.

La asta nu știu niciodată cum să răspund.

— Da? am zis prosteste.

— L-am văzut pe Bill Bryson la Festivalul Hay, acum doi ani, și semenii chiar bine cu el.

Iată ce efect puternic am asupra conștiinței oamenilor. Bărbatul acela petrecuse nouăzeci de minute în compania mea și tot nu era sigur că mă recunoaște.

Urmarea e că am fost dat de gol și a trebuit să le explic ce mă aducea în orașelul lor frumos, ceea ce a trezit un mare interes. Noii mei cunoscuți n-ar fi putut fi mai primitivi. De la ei am aflat totul despre Fishguard și despre istoria sa – întotdeauna oamenii din cârciumi știu tot –, inclusiv faptul că a fost ultima așezare din Marea Britanie invadată de o armată străină. Asta s-a petrecut în 1797, când o forță franceză numeroasă, condusă de un american în vârstă de 70 de ani pe nume William Tate, a debarcat în portul orașului, sperând că galezii se vor răscula și li se vor alătura. În realitate, oamenii din Țara Galilor nu le-a plăcut să fie invadați și au tras cu puștile în ei. Fiindcă armata lui Tate era alcătuită din infractori și din bărbați înregimentați cu forța – și, s-o spunem pe-aia dreaptă, fiindcă erau francezi –, s-a predat numaidecât. Doisprezece invadatori și-au aruncat armele și au ridicat mâinile când nevasta unui fermier a îndreptat o muschetă spre ei. Toți invadatorii, inclusiv Tate, se pare, au fost trimiși înapoi în Franța, după ce li s-a spus să nu mai facă niciodată așa ceva, și n-au mai făcut.

Cu simțăminte calde față de Fishguard și Fishguard Arms și cu o halbă mai mult decât trebuia agitându-mi-se în stomac, mi-am luat rămas-bun de la noii mei prieteni și am pornit împleticindu-mă în căutarea cinei.

Dimineața am mers cu mașina la terminalul feribotului și am aruncat o privire. Acum pare că a căzut pradă uitării. Când am călătorit în Irlanda, în anii 1970, prin terminalul de la Fishguard treceau anual aproape un milion de oameni. Azi, cifra a ajuns la 350.000 și continuă să scadă. Acum există doar două feriboturi pe zi spre Irlanda, iar unul pleacă la două și jumătate dimineața. Celălalt – la două și jumătate după-amiaza. În restul timpului, se pare că locul e mort.

Am mers mai departe spre nord, către Aberystwyth, principalul oraș de pe porțiunea asta de coastă, pe o șosea ce trece între mare și munții Preseli. Dealurile erau înalte și mohorâte, devenind și mai mohorâte din cauza unei ploi subite, furtunoase, care cădea ca o perdea pe pantele golașe. Undeva, pe piscuri acum pierdute în vălătuci cenușii, era aflorimentul din care proveneau blocurile de calcantit de la Stonehenge. Mi se părea mai mult decât extraordinar că oamenii de pe câmpia Salisbury au știut că există pietroaie pe aceste dealuri depărtate, la înălțime, fără să mai iau în calcul și faptul că hotărâseră să care până acasă optzeci dintre ele. Tot ce știm despre acea lume străveche este uluitor.

Aberystwyth se ghemuia, aspru și cenușiu, în jurul unui golf în semilună, sub o ploaie constantă. E deopotrivă veche stațiune de litoral și oraș universitar – unul dintre cele câteva campusuri ale Universității Țării Galilor –, ceea ce am crezut că-i dă o oarecare vioiciune și poate că așa e pe vreme bună, dar în ziua

aceea ploioasă n-avea cum să fie decât jalnic. Pe străzi nu se vedeau studenți – de fapt, mai nimeni. Am parcat pe faleză și am luat-o la picior pe promenada sa lungă, curbată, cu băltoace din belșug. Promenada fusese bătută de furtuni cu o iarnă înainte și acum se afla într-un amplu proces de reconstrucție, însă nu se vedea nici un muncitor, ci doar utilaje stând degeaba. La un capăt al promenadei se afla un chei frapant de urât. Fotografiile arată că pe vremuri era chiar încântător, dar între timp a fost îngrădit cu ceea ce părea a fi placaj vopsit. Cum obțin oamenii permisiunea de a face asemenea lucruri? Dincolo de chei era un promontoriu cu un mare memorial de război reprezentând o siluetă feminină ce avea un aer curios de erotic. Am studiat-o preț de un minut, cu ploaia curgându-mi pe ceafă, apoi am căutat să beau o cafea. După aceea am hoinărit prin centrul orașului, prefăcându-mă că mă uit cu interes în vitrinele magazinelor, până mi-am dat seama că eram ridicol, așa că m-am întors la mașină pleoscăind prin bălți și am pornit iar la drum.

M-am depărtat de coastă și am trecut pe lângă Devil's Bridge, un loc cu o panoramă frumoasă, apoi prin două stațiuni balneare vechi și atrăgătoare, Llandrindod Wells și Builth Wells, oprindu-mă ici și colo ca să arunc o privire și să mă mureze iar ploaia, și-n cele din urmă, mai spre seară, m-am îndreptat spre Brecon Beacons. Aceasta e o regiune cu dealuri înalte și văi cu vegetație bogată, renumită pentru frumusețea ei fără cusur, din care însă n-am văzut mai nimic, din cauza ceții persistente și a rafalelor de ploaie. Una peste alta, a fost o zi enervantă.

La radio se tot discuta despre apropiatul referendum din Scoția și m-am întrebat într-o doară cum se face că galezii nu erau mai agitați. Păreau cel puțin la fel de nebăgați în seamă ca

verii lor scoțieni și un popor în mod clar și mai distinct, din cauza indicatoarelor de peste tot în galeză. Eu unul cred că aș fi ceva mai ostil dac-aș fi galez. O vreme, unii dintre ei chiar au fost. Între 1979 și 1993 s-au înregistrat circa două sute de incendieri ale unor case de vacanță deținute de englezi în Țara Galilor. Un singur bărbat a fost acuzat de incendieri, Sion Roberts, și condamnat la șapte ani de închisoare în 1993, însă n-avea cum să fi fost el creierul fărădelegilor, din moment ce avea doar șapte ani când începuseră. După închiderea lui Roberts, incendiierile au încetat la fel de brusc cum începuseră, iar Țara Galilor a redevenit de o frumusețe liniștită și cu totul pașnică.

Vremea s-a înseninat în timp ce străbăteam văile largi spre destinația mea finală, Crickhowell. Ceața s-a subțiat și a dispărut, cerul s-a umplut de nori pufoși și soarele a revărsat o lumină aurie peste dealuri. La apus, un curcubeu aproape perfect lucea deasupra dealurilor. Țara Galilor e superbă.

Crickhowell e satul perfect, fermecător și prosper, cu magazine bune și străzi cu căsuțe arătoase. M-am cazat la hotelul Bear, un fost han de poștă, și imediat am ieșit ca să-mi dezmoțesc picioarele și să mă bucur că eram uscat. Crickhowell are o singură problemă: e asediat de trafic. Toate străzile care ies din sat păreau să se transforme în autostrăzi aglomerate, dar în cele din urmă am reușit să cobor la Usk, un râuleț, și am mers o vreme pe o cărare de-a lungul malului nordic, prin vale. Era cât se poate de frumos.

Consultându-mi harta de nădejde de la Serviciul Topografic Național, am rămas ușor surprins realizând că-n fața mea, dincolo de dealuri, se afla valea Rhondda. În urmă cu nu prea mult timp, acea regiune avea cea mai mare densitate de mine de cărbuni din lume. Între comunități se număra celebra și

tragica Aberfan, distrusă necruțător de o alunecare de teren în 1966. Îmi aduc aminte foarte clar cum stăteam la masă în bucătărie, la cinci mii de kilometri distanță, citind îngrozit despre moartea subită a profesorilor și elevilor. Aveam paisprezece ani și cred că a fost, poate, singura dată în adolescența mea când am luat o pauză de la uriașul meu egocentrism ca să mă gândesc la alții.

Acum nu-mi mai aminteam multe detalii, dar mai târziu, când m-am întors în cameră, am căutat pe internet. Povestea e relatată simplu: într-o dimineață de octombrie din 1966, locuitorii din Aberfan au auzit un huruit îngrozitor și, când au ridicat privirea, au văzut prăvălindu-se peste ei zeci de mii de tone de steril. În anii de minerit, sterilul se acumulase pe o pantă mai sus de sat, iar acum aceasta se desprinsese de pe deal. A șters de pe fața pământului școala și o mare parte din cartierul din jur. O sută șaisprezece copii și douăzeci și opt de adulți au pierit. Dacă alunecarea de teren s-ar fi produs cu jumătate de oră mai devreme, școala ar fi fost pustie și aproape toate acele vieți ar fi fost cruțate. Dacă s-ar fi produs a doua zi, copiii ar fi fost în vacanța de la jumătatea trimestrului și absolut nimeni n-ar fi pățit nimic. Au fost cum nu se poate mai ghinioniști.

Lordul Robens, președintele Comisiei Naționale pentru Minerit, nu s-a dus imediat la Aberfan, ci la Universitatea Surrey, în acea după-amiază, ca să fie înscăunat rector onorific, dând dovadă de o indiferență crasă. A refuzat să recunoască vreo vină, personală sau colectivă, pentru catastrofă. Oameni din lumea întreagă au trimis bani pentru a ajuta Aberfan să se reconstruiască, însă Comisia Națională pentru Minerit a acordat doar 500 de lire din fondul pentru catastrofe fiecărei

familiei care pierduse un copil, și numai după ce părinții au prezentat dovezi că erau chiar apropiați de copiii lor. În același timp, comisia și-a însușit în secret 150.000 de lire din același fond pentru a șterge urmele propriei neglijențe. Ulterior, o anchetă a găsit-o răspunzătoare în totalitate pentru alunecarea de teren, iar comisia a returnat banii. Nimeni n-a fost pedepsit vreodată pentru acel număr mare de morți.

Apăsător de acest gând trist, m-am dus în barul hotelului și am băut o bere în liniște înainte de cină.

1. „Necalificat și inconștient de asta: dificultățile în a-ți recunoaște propria incompetență duc la autoevaluări nejustificate de bune”.

Capitolul 21

Nordul

Unul dintre lucrurile pe care le-am observat aproape imediat la prima mea vizită în Marea Britanie a fost liniștea. Statele Unite – și n-o spun cu răutate, deși așa sună – trăiesc într-un fel de larmă fără noimă. E o țară zgomotoasă. Suntem un popor zgomotos. Vocile noastre răsună. Într-un restaurant aglomerat din America poți să urmărești toate conversațiile din sală. Dacă un individ aflat la cincisprezece metri mai încolo are hemoroizi, o să afli. Probabil că o să afli cu ce fel de unguent se tratează și dacă-l aplică folosind două degete sau trei. (Suntem și sinceri la capitolul afecțiuni medicale.)

Zgomotul e pretutindeni în America. Chelnerițele îi strigă comenzi bucătarului. Șoferii de autobuz urlă la pasageri. Casierii din supermarketuri se răstesc: „Următorul!”. Angajații de la Starbucks strigă: „Consuelo, comanda ta e gata!”. (Prefer să nu le dau numele meu real.) În marile magazine, niște voci imateriale te pisează neîncetat să profiți de ofertele lor speciale sau umplu aerul cu mesaje prost codificate, conform cărora la raionul de articole casnice un cumpărător face infarct. („Atenție, eveniment orizontal pe culoarul șapte.”) Benzile transportoare îți spun iar și iar că te apropii de capăt și că trebuie să te pregătești de locomotie autonomă.

Prin comparație, Anglia era foarte tăcută. Întreaga țară era ca o mare bibliotecă. Chiar și anunțurile din aeroport erau precedate de un ding-dong ușor, liniștitor în sine, urmat de o voce feminină blândă care-ți spunea că începe îmbarcarea pentru zborul de 15:34 către Kuala Lumpur. Și era și atâta politețe! În Anglia, vocile nu-ți porunceau să faci ceva. Te invitau să te îndrepti într-acolo.

Acum, toate astea s-au dus. Marea Britanie e și ea gălăgioasă azi, în principal datorită telefoanelor mobile. E ciudat: britanicii continuă să vorbească în șoaptă când îți fac confidențe față-n față, dar dă-le un telefon mobil, un loc într-un vagon de tren și o boală cu transmitere sexuală și le vor împărtăși tuturor vestea. Cu ceva timp în urmă călătoream într-un tren plin, de la Swindon la Londra, la o oră de vârf, când un idiot aflat ceva mai încolo în același vagon a pus o conversație pe difuzor. Tot vagonul auzea clar și răspicat fiecare cuvânt. De fapt, era fascinant. De obicei, nu auzi ambii interlocutori ai unei conversații, mai cu seamă când amândoi sunt cretini. Bărbatul din vagonul nostru stătea lângă niște colegi – păreau să se întoarcă de la o întâlnire regională – și vorbea cu un alt coleg rămas la birou. Flecăreala lor era îngrozitoare. Nu-mi amintesc absolut nimic din conversație, decât că, la un moment dat, bărbatul de la birou a întrebat pe un ton jovial: „Și ia zi, ce mai face cața aia grasă?”. Difuzorul a fost decuplat subit și conversația a devenit mai discretă. Bărbatul de la firmă nu știa, se pare, că era pe difuzor. În partea de vagon în care mă aflam, tuturor ni s-au luminat ochii de bucurie și ne-am reluat lectura. Nimic nu-i unește pe englezi ca ipostaza de martori la o binemeritată umilire.

Mă gândeam la asta acum întrucât călătoream cu trenul de la Londra la Liverpool și eram înconjurat de oameni care vorbeau la mobil. Nevăzută, dar nu departe în spatele meu, o tânără purta cu o prietenă o conversație aprinsă și aparent nesfârșită, ce părea să presupună repetarea oricărui lucru de trei ori: „Individul e un jeg. Un mare jeg. Ți-am zis de un milion de ori, Amber, e un mare jeg... I-am spus și ei, dar n-a vrut să asculte. N-ascultă niciodată. N-ascultă pe nimeni, niciodată... Dar ăsta-i Derek, nu? ăsta-i Derek și pace. Derek n-o să se schimbe niciodată. E un jeg...”.

Pe celălalt rând de scaune, o tânără purta exact aceeași conversație, dar într-o limbă slavă. Pe vremuri aș fi fost prizonierul neputincios al acestor oameni, dar acum pot să iau măsuri. Am cotrobăit prin rucsac și am scos un etui mic, cu fermoar, care conținea căști pentru atenuarea zgomotului – exact modelul cu care mă jucasem recent la magazinul John Lewis, în Cambridge. Îi vorbisem de ele soției mele și-mi cumpărase o pereche, un cadou-surpriză la aniversarea noastră. Eu de fapt îmi doream o mașină sport roșie, dar nu-i nimic. Căștile sunt miraculoase. Parcă m-aș întoarce în Marea Britanie pe care am cunoscut-o cândva. Nu ascult muzică sau vreo altă înregistrare. Mă bucur de liniște și atât. E încântător. Parcă aș pluti la întâmplare în spațiul cosmic.

Femeia de vizavi continua să turuie, însă acum doar îi vedeam buzele mișcându-se fără sunet și atât. Am observat că aproape tuturor celor din jurul meu le atârnau cabluri din urechi. E interesant că avem la dispoziție atâta tehnologie ce ne permite să facem lucruri minunate, care să ne stimuleze, teoretic, iar noi o folosim ca să evadăm într-un spațiu personal, unde putem fi apatici, nu-i așa?

Mi-am pornit laptopul. „Se instalează actualizarea 911 din 19.267”, m-a informat el.

Așa că am ales să închid ochii și m-am mulțumit să plutesc prin spațiul cosmic, ca Sandra Bullock în *Gravity 3D. Misiune în spațiu*, dar mai calm. Când m-am dezmeticit, ajunseserăm la Liverpool și actualizarea pe laptopul meu era aproape gata.

Mă aflu la Liverpool pentru un meci de fotbal: Everton cu Manchester City. Nu mă pot preface că era un eveniment de uriașă însemnătate pentru mine și nici neapărat pentru mulți microbiști, însă era important pentru ginerele meu Chris, care trăiește și respiră pentru Everton. E un pic bizar, dat fiind că el a crescut la trei sute douăzeci de kilometri distanță, în Somerset. A devenit suporter Everton pur și simplu pentru că echipa Everton a câștigat primul meci pe care l-a văzut el la televizor și pentru că i-a plăcut echipamentul ei albastru. (Avea zece ani.) Găsesc asta în aceeași măsură adorabil și patetic. În toți anii în care-i fusese suporter, nu văzuse niciodată echipa Everton jucând acasă, așa că de ziua lui iubita lui soție și iubita mea fică îi cumpărase patru bilete la meciul la care ne aflam: pentru el, pentru cei doi băieței ai lor și pentru mine. Avea să fie o ieșire între bărbați. Eram încântat.

Chris și băieții lui – Finn, opt ani și Jesse, șase – veniseră de la Londra în ajun, așa că stabiliserăm să ne întâlnim în centrul orașului ca să luăm prânzul. I-am zărit venind spre mine pe Chapel Street, îmbrăcați toți trei, fără vreo jenă, ca pentru un concurs intitulat „Cu câte articole de îmbrăcăminte pe care scrie «Everton» te poți echipa?”.

L-ar fi câștigat fără probleme, căci erau singurii oameni din centrul orașului Liverpool care purtau vreun articol

vestimentar cu „Everton”. Descoperi în scurt timp că clubul de fotbal Everton e oarecum secret chiar și-n propriul oraș.

Am mâncat, apoi am luat un taxi până la stadion sau cel puțin până la circa un kilometru de stadion, căci mai mult nu te puteai apropia într-o zi de meci. Aici am dat peste zeci de mii de oameni purtând geți, fulare și șepci cu Everton și alte accesorii tribale – priveliște care i-a descumpănit pe cei doi nepoți ai mei. Băieții ăștia locuiesc într-o suburbie a Londrei. Toți prietenii lor țin fie cu Chelsea, fie cu Arsenal. Nu mai văzuseră niciodată un alt suporter al echipei Everton, iar acum vedeau patruzeci de mii. Parcă ar fi murit și ar fi ajuns în rai, fie el și un rai populat predominant de burtoși tatuați pe ceafă.

Clubul de fotbal Everton nu se află, de fapt, în Everton, ci în Walton, un cartier învecinat, plin de cârciumi cu ușile și ferestrele bătute-n scânduri, case meschine înghesuite și terenuri virane îngropate în moloz. Când cauți „Walton, Liverpool” pe Google, obții un șir de rezultate de genul „Mașină furată, folosită la spargerea vitrinei unui magazin de băuturi alcoolice”, „Bandă de spărgători din Walton, condamnați la închisoare”, „Doi bărbați arestați după un atac prin înjunghiere în Walton”. Nu mai văzusem niciodată un cartier atât de periculos. M-am ținut aproape de Chris. E polițist la Londra și, mai concret, fost campion de box al Poliției Metropolitane la categoria mijlocie. Băieții și cu mine ne țineam de geaca lui.

Terenul echipei Everton e Goodison Park, cel mai venerabil stadion nu doar din fotbalul englezesc, ci și din cel mondial. A fost construit în 1892 – evident, cel mai vechi teren de fotbal încă funcțional din lume. Sună fermecător, dar în realitate asta înseamnă că până și țări ca Liberia și Burkina Faso au stadioane mai moderne. Totuși, în virtutea prețioasei sale

istorii, am arborat cu toții o mină de adânc respect când am intrat pe stadion și ne-am îndreptat spre niște spații minuscule numerotate, care seamănă cu niște menghine și cărora li se spune scaune. Erau incredibil de incomode și atât de înguste, că puteam să stau doar pe o fesă, dar până la urmă ambele fese mi-au amortit suficient încât să nu mai conștientizez deloc disconfortul.

Și uite-așa a început meciul. Îmi place foarte mult să urmăresc meciuri la fața locului. Luasem cu mine un binoclu mic și am petrecut o mare parte din repriza întâi uitându-mă la toate aspectele secundare care nu-ți sunt arătate când urmărești un meci la televizor, cum ar fi ce fac portarii când jocul se desfășoară la celălalt capăt al terenului (stau locului, cu mâinile pe lângă corp, mai sar în sus de două, trei ori, își rotesc capul, apoi mai stau locului o vreme) sau ce fac jucătorii când mingea e hăt departe. Mi-a plăcut în mod deosebit să-i urmăresc pe arbitrii de tușă alergând de colo colo, la marginea terenului, ca și cum ar fi imitat o girafă.

Am observat, ca de multe ori la meciurile de fotbal englezești, că eram singurul om de pe stadion care se distra. Ceilalți spectatori, din ambele tabere, erau încontinuu stresați și descurajați. Un bărbat din spatele meu era pur și simplu disperat.

— Dar de ce-a făcut așa? zicea el. Ce-a avut în cap? De ce n-a pasat?!

Apoi o lua de la capăt.

Tovarășul lui părea să aibă niște probleme cu metafizica germană din secolul al XVIII-lea, pentru că tot repeta „Tu-i mama lui de Kant¹!”. N-am prea înțeles ce legătură vedea el între asta și acțiunile din fața noastră, dar de fiecare dată când

Everton rata, le tot striga jucătorilor: „Tu-vă-n mama voastră de Kanți!”.

— Ah, de ce-au făcut chestia asta? a întrebat bărbatul disperat.

— Pentru că-s niște Kanți împutiți! a răspuns înverșunat interlocutorul său.

La pauză, scorul era 0-0. Dat fiind că Everton era echipa mai slab cotate, i-am spus lui Chris, cu naivitate:

— Presupun că ești destul de mulțumit de rezultat.

— Glumești? Am avut *atâtea* ocazii pe care le-am ratat! Am jucat ca naiba.

Părea în culmea nefericirii.

În repriza a doua, Manchester City a dat un gol, lăsându-ne într-o tăcere suicidară, însă Everton și-a revenit, a egalat și parcă ar fi fost Mardi Gras. Când a răsunat fluierul final, la scorul 1-1, m-am gândit că meciul s-a încheiat onorabil, dar în partea noastră de tribună domnea iar tristețea.

Am ales să privesc partea bună a lucrurilor.

— În fond, e doar un joc, am subliniat filosofic.

— Kant împutit! a zis bărbatul din spatele meu, rămas și el într-o dispoziție filosofică.

Seara, Chris, băieții și cu mine ne-am plimbat prin centrul orașului și am rămas fascinați, ca toți vizitatorii de azi ai Liverpoolului, căci a fost practic reconstruit în întregime. În inima orașului se află acum complexul Liverpool One – șaptesprezece hectare de apartamente, restaurante, cinematografe, centre comerciale și magazine noi și elegante. Parc-ar fi un oraș nou. Am cinat la Pizza Express și în general am petrecut nebunește, cum fac patru băieți ieșiți în oraș, până

pe la 8:30 seara, când ne-am întors la hotel și ne-am dus la culcare.

A doua zi, după micul dejun, am mers pe jos cu Chris și cu băieții la gara de pe Lime Street, de unde ei urmau să ia trenul înapoi spre Londra. Eu voiam să vizitez mai mult din Liverpool și am mers mai departe, pe lângă catedrala anglicană, spre un cartier cunoscut drept Welsh Streets.

În timpul ultimei guvernări laburiste, John Prescott a avut planul dement, numit Inițiativa Pathfinder, de a demola 400.000 de locuințe din nordul Angliei, majoritatea grupuri de case lipite între ele, victoriene și eduardiene. Prescott susținea, fără să se bazeze pe vreo dovadă, că prețurile acelor case erau prea mici din cauză că numărul lor era prea mare. Din fericire, Prescott n-a avut nici inteligența, nici concentrarea necesară ca să ducă planul la bun sfârșit, dar tot a reușit să cheltuiască 2,2 miliarde de lire din banii publici ca să niveleze cu buldozerul 30.000 de case înainte de a fi oprit. Deci exact în vremea în care o parte a guvernului vorbea despre nevoia de a construi sute de mii de locuințe noi, o altă parte a aceluiași guvern încerca să demoleze cât mai multe. Mai multă nebunie nici că se poate.

Ambițiile demente ale lui Prescott nu au fost nicăieri puse în practică cu mai mult zel decât în Merseyside, unde 4.500 de case, aproape toate locuite fără probleme și care nu încurcau pe nimeni, au fost achiziționate silit și rase de pe fața pământului. E uimitor că consiliul local încă încearcă să demoleze locuințe, cu precădere într-un cartier numit Welsh Streets (pentru că străzile au denumiri galeze), la marginea Princes Park. E un cartier cu case lipite între ele, intime și cochete, de genul celor pe care oamenii dau o avere în Fulham sau Clapham. Aici însă casele sunt pustii, cu ușile și ferestrele acoperite cu plăci

metalice, în așteptarea unei distrugerii inutile. E o imagine profund deprimantă. Așa că m-am întors agale în oraș, prin zona universităților, unde locuințele sunt agreabile și apreciate și Liverpool nu lasă impresia unui oraș condus de idioți.

M-am întors la gara de pe Lime Street ca să iau un tren spre Birkenhead Park, peste râul Mersey. Pe panoul de afișaj cu plecările n-am văzut cum să ajung acolo, așa că am întrebat la ghișeu de informații; tânărul funcționar era american, lucru care m-a cam șocat. Am ajuns până la urmă să vorbim despre Chicago White Sox, ceea ce cred că e o premieră la un ghișeu de informații al British Rail. Tânărul m-a îndrumat în direcția corectă și douăzeci de minute mai târziu mă aflam la intrarea în Birkenhead Park.

E un parc orășenesc mare tipic epocii victoriene, cu terenuri de joacă și de sport, zone cu mulți arbori, un lac pitoresc cu adăpost pentru bărci și un pod rustic. Vedeai cupluri la plimbare, câini și copii alergând, bărbați în pantaloni scurți fugărind o minge pe un teren de fotbal. Era un parc urban plăcut și cât se poate de convențional, într-o dimineață de duminică, însă Birkenhead are o trăsătură aparte: e cel mai vechi parc orășenesc din lume.

A fost proiectat de marele Joseph Paxton, fostul grădinar-șef de la Chatsworth, și alcătuit astfel încât să semene cu parcul unei reședințe aristocratice. S-a deschis în 1847, pe 50 de hectare de fost teren viran. Acum e aproape imposibil să-ți imaginezi ce noutate a fost la vremea inaugurării lui. Existau deja un fel de parcuri, majoritatea la Londra, majoritatea pe terenuri aparținând familiei regale, precum Kensington Gardens și Regent's Park, însă accesul era limitat, tacit sau

câteodată chiar explicit, la persoanele din clasele superioare. Birkenhead a fost construit anume pentru plăcerea tuturor oamenilor și a avut succes imediat.

La patru ani după deschiderea lui, Frederick Law Olmsted, un jurnalist american, s-a oprit la o brutărie din Birkenhead în timpul unui tur pe jos prin nordul Angliei și proprietarul l-a îndemnat insistent să viziteze noul lor parc. Olmsted a fost atât de captivat de ceea ce a văzut, încât s-a întors în America și a devenit arhitect peisagist. A proiectat Central Park din New York, după care a construit peste o sută de alte parcuri în toată America de Nord. Așa că acesta a fost modelul pentru toate celelalte parcuri publice, lucru remarcabil, dacă stăm să ne gândim.

Întors la gara de pe Lime Street, am luat un tren spre Manchester. Am călătorit printr-un ținut insipid, cu ferme mocirloase și suburbii dărăpănate. Nu te-ai fi gândit (aveam o zi de „nu te-ai fi gândit”), dar acea porțiune de cale ferată era probabil cea mai veche de pe planetă, căci pe ea au circulat primele trenuri de pasageri, pe cincizeci și trei de kilometri de șine ce fac legătura între Liverpool și Manchester.

Pe mine mă interesa un victorian uitat, pe nume William Huskisson, cândva stimat de toată lumea – la un moment dat s-a vorbit chiar că va ajunge prim-ministru –, însă acum evocat în principal ca prima persoană ucisă vreodată de un tren. Prilejul acestui eveniment marcant a fost deschiderea oficială a căii ferate Liverpool-Manchester, cea pe care călătoream acum, pe 15 septembrie 1825. Opt sute dintre cei mai importanți oameni din Europa, avându-l în frunte pe prim-ministrul britanic, ducele de Wellington, s-au dus la Liverpool pentru a trăi

experiența cu totul nouă a călătoriei cu viteză într-un mijloc de transport construit de om. Au fost urcați, sporovăind, în opt trenuri.

Aproape de jumătatea drumului, la Newton-le-Willows, trenul lui Huskisson a oprit pentru alimentare cu apă. Majoritatea pasagerilor au coborât ca să-și dezmoștească picioarele și să pălăvrăgească. În timp ce stăteau la marginea căii ferate, *Rocket* al lui George Stephenson, cel mai rapid și mai vestit tren din vremea lui, venea spre ei gonind, pe o linie paralelă, cu treizeci și doi de kilometri pe oră. Acum îți trebuie puțină imaginație ca să-ți închipui niște oameni puși pe fugă de apropierea unui tren la treizeci și doi de kilometri pe oră, dar, firește, nu mai văzuseră un vehicul care să se miște în lateral și asta i-a dezorientat un pic, cel mai mult pe Huskisson. A dat să fugă în mai multe direcții incerte și, cumva, a reușit să ajungă între tren și destinația acestuia, cu urmări previzibil de sângeroase.

Schilodit îngrozitor, a fost suit în trenul care-l călcase și dus în grabă la Eccles, cel mai apropiat oraș. În timp ce *Rocket* gonea, Huskisson a avut satisfacția, dacă mai putea simți ceva, că el și ceilalți pasageri călătoreau acum cu o viteză mai mare decât oricare alt om înaintea lor – cincizeci și șase de kilometri pe oră. Huskisson a fost dus la casa parohială din Eccles, unde un medic local i-a acordat îngrijiri, dar avea răni prea grave și a murit în acea seară.

La câteva sute de metri dincolo de gara Newton-le-Willows, pe partea dreaptă cum mergi spre Manchester, se află un memorial dedicat lui Huskisson, fixat pe zidul unei mici clădiri auxiliare, în locul în care și-a cunoscut tragica soartă. Memorialul e vizibil doar dintr-un tren în mers și trebuie să te

uiți atent după el. M-am holbat încordat ca să nu ratez monumentul din mers – mult prea rapid ca să-l pot citi –, fiind foarte probabil singurul om din tren care cunoștea istoria acestei linii și, mai probabil, singurul căruia îi păsa de ea, dar absolut cert singurul care nu asculta muzică sau nu țipa la un copil.

Cincizeci de mii de oameni s-au alăturat cortegiului funerar al lui Huskisson la Liverpool, iar magazinele și fabricile orașului au fost închise în acea zi în semn de respect. La șaptesprezece ani după moartea lui Huskisson, văduva lui a comandat o statuie care-l înfățișa înveșmântat cam nepotrivit, într-o togă romană, și a făcut-o cadou firmei de asigurări Lloyd's din Londra. Lloyd's n-a prea vrut-o și, după ce s-a asigurat că doamna Huskisson trecuse în neființă, a dăruit-o Consiliului Comitatului Londra, care n-a vrut-o nici el, dar i-a găsit o amplasare în Pimlico Gardens, unul dintre cele mai mici și mai puțin vizitate parcuri londoneze, unde porumbeii o prețuiesc de un secol ca toaletă, dar în rest n-o remarcă mai nimeni. Așa se și cuvine, cred.

La gara Manchester Piccadilly am intrat la toaleta bărbaților ca să fac pipi (mai nou, ăsta e, de regulă, primul lucru pe care îl fac când ajung undeva) și am descoperit că un pipi în Manchester costă acum 30 de penny. Și mai enervant, bariera rotativă de la toaleta bărbaților nu dă rest și acceptă doar monede de 10 și 20 de penny. Cât de greu poate fi să construiești un aparat care dă înapoi 20 de penny dacă bagi în el 50? Zău așa, cât de greu e?

Oftând, am mers în zona restaurantelor ca să-mi cumpăr un ceai și să-mi procur astfel gama adecvată de mărunțiș și, fiindcă

mi-era foame, am cumpărat și un sendviș. Am plătit un preț de mâncare luată la pachet, chiar dacă m-am dus cu mâncarea pe o bancă aflată la doar trei metri mai încolo, un drum mai scurt decât fac deseori când mănânc într-un local. Mi se pare un pic ciudat să ți se aplice taxe pe criteriul că intri pe o ușă. Trebuie să spun că, oricum, n-am înțeles niciodată conceptul de taxă pe valoare adăugată. Să luăm drept exemplu sendvișul meu. Unde e valoarea adăugată? De bună seamă că eu nu-i adaug nici una. Cu fiecare îmbucătură trebuie că-i reduc valoarea, până când nu mai există nici sendviș și nici valoare. Vădit lucru, orice valoare adăugată vine de la vânzătorul sendvișului. Și atunci de ce plătesc eu taxa lui? Înțelegeți ce mă nedumerește?

Ideea de a pune o taxă pe mâncarea consumată într-un restaurant, dar nu și pe mâncarea luată la pachet din același loc e cu totul pe dos, dacă mă întrebați pe mine. Ea recompensează oamenii pentru că duc ambalaje în lumea largă, unde majoritatea devin gunoarie aruncate pe jos, și le impune o suprataxă celor ale căror resturi sunt eliminate responsabil în local și ale căror farfurii și tacâmuri au șanse mai mari să fie spălate și refolosite. Mi se pare că ar trebui să fie invers.

Din experiența mea, în multe localuri precum Starbucks și Pret à Manger nu ești întrebat de fiecare dată dacă mănânci acolo sau iei la pachet și-n nici un caz nu ești verificat dacă spui sau nu adevărul – și de ce să-l spui, când sinceritatea nu te recompensează decât cu o tavă de metal? În total, britanicii cheltuiesc 12 miliarde de lire pe an pe mâncare luată la pachet. TVA-ul pentru aceasta ar aduce 2,4 miliarde de lire. Cu banii ăștia ai putea să construiești multe școli și spitale sau măcar să măтури mai eficient străzile. I-ai putea folosi ca să cumperi niște coșuri de gunoi. Nu există țară în lumea dezvoltată – nici măcar

una – cu mai puține coșuri de gunoi pe străzi decât Marea Britanie. Și nu există țară în lumea dezvoltată – iarăși, nici măcar una – cu mai multe gunoaie pe jos decât Marea Britanie. Vede cineva o legătură aici?

TVA-ul pe mâncare ar fi doar prima dintre multe taxe noi pe care le-aș introduce. Aș mai introduce o taxă pe bijuterii pentru bărbați, o taxă pe coadă de cal stupidă, o taxă pe mersul cu umbrela deschisă chiar dacă nu mai plouă, o taxă pe scrierea SMS-urilor în mers, o taxă pe muzica ce se aude din căști, o taxă pe mersul mult prea încet în locuri aglomerate, o taxă pe tatuajele pe monturi, o taxă pe vopseaua scursă pe trotuar, o taxă pe răspunsul în doi peri la o întrebare, o taxă pe posesia unui câine enervant de mic și o taxă pe automate care nu dau rest. Luate laolaltă, cred că ar elimina deficitul național în câteva luni.

În timp ce-mi mâncam sendvișul, am urmărit persoanele care intrau și ieșeau pe la barierele rotative de 30 de penny ale toaletei de vizavi. Toate cele trei bariere erau folosite constant. Am estimat că prin fiecare trecea o persoană la zece secunde. Asta înseamnă 5,40 de lire pe minut, peste 3.000 de lire pe zi. Considerând, conservator, că barierele rotative funcționează zece ore pe zi, șase zile pe săptămână, asta înseamnă aproximativ un milion de lire sterline pe an, doar ca să dai voie oamenilor să facă pipi – ceea ce conferă un sens cu totul nou expresiei „fluxul veniturilor”. Pe banii ăștia n-aș pune taxe. Mi i-aș însuși.

Hotărâsem deja să nu rămân în Manchester. Era duminică și nu mă simțeam în stare să petrec o seară de duminică hoinărind prin centrul mort al unui oraș mare. Am scris relativ

pe larg despre Manchester în *Însemnări de pe o insulă mică*, l-am revizitat de mai multe ori între timp și mă bucur să declar aici oficial că Manchesterul a cunoscut îmbunătățiri uriașe. Mergeți să vedeți cu ochii voștri. Doar să nu mergeți într-o duminică.

Altul era locul în care voiam să mă aflu: Alderley Edge. Citisem în *The Economist* că Alderley Edge se numără printre cele mai bogate orașe din Anglia. 700 dintre cei 4.600 de locuitori ai săi au un capital propriu semnificativ (un alt mod de a spune milionari). Alderley Edge se găsește într-o zonă rurală frumoasă, la douăzeci și patru de kilometri sud de Manchester și e renumit pentru faptul că aici locuiesc aproape toți cei mai buni fotbaliști și antrenori de fotbal din nord. Printre cei care trăiesc ori au trăit aici se numără Cristiano Ronaldo, Rio Ferdinand, Carlos Tévez, David Beckham, Wayne Rooney, Alex Ferguson, Mark Hughes și mulți alții. Ba se pare că și câteva staruri din serialul *Coronation Street* locuiesc acolo. Dacă ne luăm după o căutare pe Google, mulți dintre ei par să-și petreacă timpul boțind Ferrariuri, adunând amenzi pentru depășirea vitezei legale sau făcând la casele lor ceva cu care vecinii lor nu sunt de acord. Dar printre ei sunt și mulți care trăiesc liniștit. Am cunoscut cândva o persoană care a locuit la Alderley Edge în aceeași perioadă cu soții Beckham și mi-a spus că-i vedea deseori la Waitrose sau pe High Street, văzându-și de treabă și atât. Asta era în vremea în care David Beckham nu putea să coboare dintr-o limuzină nicăieri în lume fără să se repeadă mulțimile la el, dar acasă, în Alderley Edge, putea să meargă pe stradă ca un om obișnuit. Mi s-a părut încântător.

Mi-a făcut o mare plăcere să descopăr că Alderley Edge era o localitate foarte atrăgătoare, cu o stradă principală frumoasă,

bine îngrijită. Nu avea librărie și nici foarte multe magazine din categoria celor practice, precum cele de scule sau măcelării, dar era impresionant de bine înzestrată cu cafenele, bistrouri și baruri de vinuri. Credeam că seamănă cu Beverly Hills, plină de case înzorzionate, cu ziduri înalte și porți automate, dar nu prea vedeai așa ceva. Majoritatea caselor erau mari, însă nu ostentative și, în ansamblu, păreau rezonabil de sobre și de bun-gust. În mod ciudat, m-a dezamăgit și totodată m-a făcut să mă simt bine.

Seara am intrat într-un bar numit De Trafford și m-am bucurat să găsesc o masă pe care fuseseră lăsate câteva secțiuni răzlețite din ziarele de weekend. Mi-am cam pierdut obiceiul de a citi ziare, așa că m-am răsfățat puțin.

Am decis să renunț la ziare cu câțiva ani în urmă, după ce am citit un reportaj lung din *The Times* despre un student la jurnalism de la Colegiul Cornwall din Camborne, căruia îi venise ideea de a merge în Statele Unite ca să încalce numeroasele legi caraghioase despre care știm cu toții că există acolo. Articolul dădea treisprezece exemple de legi amuzante – că e ilegal să adormi într-o fabrică de brânzeturi din Dakota de Sud; că e ilegal să spui „Oh, boy” în Jonesborough, Georgia; că la Carmel, statul New York, e ilegal ca un bărbat să iasă în oraș fără să-și asorteze sacoul și pantalonii; că legea interzice să duci un leu la film în Baltimore, Maryland, și așa mai departe. Conform *The Times*, ideea era ca studentul să călătorească prin America, să fie arestat în mod repetat pentru încălcarea legilor, apoi să se întoarcă acasă și să scrie o carte despre toată experiența.

Întâmplarea a făcut ca un prieten să mă invite la acea vreme la City University din Londra ca să susțin prelegerea anuală despre practica jurnalismului, așa că am decis să fac cercetări legate de acest articol pentru a discuta despre devotamentul presei britanice față de exactitate. Am luat legătura cu autorități din douăsprezece dintre cele treisprezece localități citate de *The Times* și m-am interesat de legile lor bizare. N-am găsit pe cine să contactez în Jonesborough, Georgia, pentru că nu există nici un Jonesborough în Georgia. Cât privește celelalte orașe, i-am telefonat sau i-am scris șefului poliției ori primarului sau altei persoane care speram că ar putea să-mi dea un răspuns. În două cazuri n-am reușit să obțin nici un răspuns. În toate celelalte, oficialitățile locale m-au asigurat că nu există și nici n-a existat vreodată o lege precum cea invocată. După cum a remarcat cineva de la primăria din Baltimore, dacă intri cu un leu într-un cinematograful de acolo, te poți aștepta să fii arestat, însă nu s-a adoptat niciodată o lege referitoare la această infracțiune, din motivul evident că nu e necesară. Pe scurt, toate legile erau născocite.

Așadar, dacă ne întoarcem la articol, situația se prezintă astfel: un tânăr student la jurnalism care n-a fost în America, n-a scris cartea, n-a fost arestat și n-a dat nici o singură informație corectă a reușit, cu toate acestea, să ocupe aproape o pagină întreagă în *The Times*. Eu i-aș da băiatului un 10. În ce-i privește pe redactorii de știri de la *The Times*, cred că cineva ar trebui să discute puțin cu ei.

Bun, nu sunt chiar atât de tont încât să renunț la lectura ziarelor din cauza unui singur articol prostesc, dar am încetat să le mai citesc regulat și am descoperit rapid că nu prea le duc dorul. A fost o vreme în care partea cea mai palpitantă a

săptămânii mele era când veneam acasă cu *Sunday Times* și *The Observer* și mă așezam să citesc reportaje amuzante din locuri îndepărtate semnate de Clive James, recenzii TV de Julian Barnes sau lungi eseuri de Martin Amis. Nu vreau să iau în derâdere strădaniile unei întregi generații de jurnaliști, dar, zău, uitați-vă la ziarele de weekend actuale! Am luat unul de pe masă.

„Dacă galbenul e bun pentru Amal Clooney, e bun și pentru Anna Murphy”, spunea subtitlul articolului principal. N-am absolut nimic împotriva acestor două persoane. Nu știu nimic despre ele și sper să aibă parte doar de fericire în viață. Dar în ce privește culoarea hainelor pe care le vor purta vara asta, nu dau nici măcar un scuipat de parameci.

„Am învățat devreme să nu port galben niciodată”, se destăinuia doamna Murphy în deschiderea articolului, apoi adăuga cu candoare: „Asta arată cât de multe știam pe vremuri”. Gândul ăsta era prea copleșitor ca să-l pot asimila, așa că am dat pagina și am găsit un articol care propunea șaisprezece modalități prin care să-mi „cosmetizez” salatele. M-am întrebat câteva clipe ce ar spune soția mea dacă i-aș sugera să ne cosmetizăm salatele. În altă parte am găsit îndrumări cu privire la ce să urmăresc când caut un ser pentru față (un preț foarte piperat, se pare), cum să obțin un botic sexy, un reportaj solemn despre problemele cu care se confruntă transsexualii care era, de fapt, pretextul pentru a publica niște fotografii noi cu Bruce Jenner travestit și multe alte lucruri similare. Îmbătrânesc eu sau chiar e adevărat că în prezent toate persoanele de până-n treizeci de ani n-au depășit, de fapt, vârsta de zece ani? M-am uitat în alte două secțiuni de weekend

și erau cam la fel, așa că am dat ziarele deoparte, am scos din geantă o carte și m-am apucat să citesc.

Apropo, știu o mică întâmplare cu David Beckham. În ea e implicat editorul și prietenul meu Larry Finlay, pe care l-am întâlnit ultima oară, cu ochii strălucind, în prolog. Ei bine, într-o zi, nu demult, Larry fusese la Târgul de Carte de la Londra sau așa ceva și, în drum spre casă, s-a oprit să bea un pahar într-un bar din Little Venice. Stătea la o masă și citea un manuscris, când cineva l-a întrebat:

— Te deranjează dacă ne așezăm lângă tine, Larry?

A ridicat privirea și l-a văzut pe David Beckham, împreună cu un alt bărbat.

— Desigur că nu, a spus uimit Larry și și-a strâns hârtiile ca să le facă loc.

— Mulțumesc, Larry, a zis David Beckham.

— De unde știi cum mă cheamă? a întrebat Larry, profund nedumerit, dar mândru că fusese recunoscut.

— Scrie „Larry” pe ecusonul tău, Larry, a zis vesel David Beckham.

Au purtat o conversație plăcută și Larry mi-a spus că David Beckham e un om foarte de treabă. Și vă zic sincer că m-am bucurat foarte, foarte mult să aud asta.

La întâmplarea asta plăcută mă gândeam acum, cu cartea și cu halba mea în față, sperând în taină că va intra o celebritate și se va așeza lângă mine, dar într-un sfârșit mi-a picat fisa că n-aș recunoaște-o, pentru că nu mai citesc ziarele.

¹ „Kant” se pronunță asemenea lui *cunt*, termen argotic desemnând organele genitale feminine.

Capitolul 22

Lancashire

I

Am mers cu trenul până la Preston, apoi am luat un altul, atât de zdrăngănit și de uzat, încât cred că și-a început existența într-o mină de cărbuni.

Călătoream în viteză printr-o regiune nesfârșită de proprietăți industriale și de o hidoșenie generală, până când, brusc, am ajuns într-o mică oază de drăgălășenie: Lytham. Am descins și m-am trezit într-o gară surprinzător de atractivă – de fapt, o fostă gară, acum transformată în bistrău, dar cu peronul încă funcțional. Dincolo de ea, spre oraș, era un mic parc.

Lytham e un orașel îngrijit, din cărămidă trandafirie: prosper, strălucind de curățenie, predominant victorian, despărțit de o fâșie mare de gazon de estuarul râului Ribble, pe care se înalță o pitorească moară de vânt albă, cu palete negre. Mai departe, dincolo de mlaștinile lucitoare, se zărea neclar Southportul, aflat la vreo cincisprezece kilometri mai la sud.

Mi-am lăsat bagajul la hotelul Clifton Park, cu vedere spre Lytham Green, și am pornit imediat pe jos către Blackpool, cale de treisprezece kilometri pe coastă. Drumul era destul de lung, dar splendid. Faleza era mărginită de o promenadă pavată până la St Anne's, alt mic avanpost al eleganței nordice. Cerul era

cenușiu și greu, ca o grămadă de prosoape ude, însă nu ploua, iar aerul marin era minunat. Nu puteam fi mai fericit.

Orașul Blackpool se vede cu mult înainte să ajungi la el, datorită siluetei Turnului Blackpool, replica din Lancashire a Turnului Eiffel. Turnul Blackpool are doar aproximativ jumătate din înălțimea originalului, însă pare la fel de înalt, fiindcă e solitar și frapant, și are aproape aceeași vârstă. A fost construit la doar cinci ani după Turnul Eiffel.

Blackpool are o promenadă nouă-nouță. Orașul a cheltuit 100 de milioane de lire cu amenajarea ei, în principal pentru îmbunătățirea protecției împotriva furtunilor, însă astfel orașul a câștigat și trei kilometri de alee pietonală lată, meșteșugit sinuoasă și profund satisfăcătoare. Nu e atât promenadă, cât o sculptură pe care te plimbi. Cotește și coboară, se împarte pe mai multe niveluri, încorporează rampe ce trebuie să fie minunate pentru skateboarding și trepte care pot servi drept bănci. E cea mai plăcută promenadă din lume, cu condiția să-ți ții privirea ațintită ferm asupra mării și să nu te uiți în urmă, la oraș, căci bietul Blackpool nu e prea arătos în ziua de azi.

Când am sosit în Marea Britanie, 20 de milioane de oameni – o treime din populația țării – mergeau anual la Blackpool. Acum, cifra a scăzut la mai puțin de jumătate. Blackpool a fost întotdeauna o stațiune modestă, însă pe atunci era vesel și distractiv. Acum e deprimat și pe jumătate părăsit, cu străzile pustii ziua și înfricoșătoare noaptea.

Potrivit *Blackpool Gazette*, peste o sută de spații comerciale din centrul orașului erau goale. O sută cincizeci de hoteluri erau de vânzare. În iunie 2014, *The Guardian* a declarat hotelul New Kimberley, situat într-un loc bun, cu vedere la mare, cel mai prost hotel din Marea Britanie, după ce proprietarul lui,

Peter Metcalf, a primit optsprezece luni de închisoare pentru cincisprezece încălcări grave ale măsurilor de siguranță, între care lipsa alarmelor de incendiu, blocarea ieșirilor de urgență în caz de incendiu și alimentarea cu apă a doar jumătate dintre cele nouăzeci de camere ale hotelului. Această condamnare a urmat o alta, anterioară, pentru douăzeci de încălcări ale regulilor de igienă în industria alimentară, precum și anularea autorizației de a comercializa alcool.

Toate statisticile privitoare la Blackpool sunt deprimante. Orașul a pierdut aproape 11% din locurile de muncă între 2004 și 2013, plasându-se al treilea în rândul orașelor cu cea mai slabă creștere economică din țară, după Gloucester și Rochdale. În 2013 a fost declarat cel mai nesănătos oraș din Marea Britanie. Are cea mai mare rată a deceselor legate de consumul de alcool. 40% dintre femeile însărcinate din Blackpool fumează. Bărbații mor cu cinci ani mai devreme decât în restul Marii Britanii. Ca multe alte stațiuni de litoral, a devenit o cloacă a văduviților de soartă. Clientela hotelului New Kimberley nu consta din oameni aflați în vacanță. Aceia au încetat de mult să mai vină. Era formată din săraci și din oameni oarecum lipsiți de adăpost, care locuiau într-o șandrama mizerabilă și periculoasă pentru că nu-și permiteau altceva. În ritmul în care merg lucrurile în Blackpool, în curând nu va mai exista nimic altceva.

E păcat, pentru că Blackpool ar trebui să fie o încântare. Aerul e înviorător, priveliștile, minunate, plajele, întinse. Turnul Blackpool continuă să se numere printre cele mai elegante structuri din Marea Britanie. Orașul are două cheiuri, cea mai frumoasă sală de bal din lume, venerabilul parc de distracții, niște teatre bune, multe clădiri victoriene frumoase.

Blackpool trebuie doar să redevină o stațiune nepericuloasă și sănătoasă și să le ofere oamenilor lucruri pe care să merite să dea banii – niște magazine respectabile, spectacole amuzante, diverse restaurante curate și atrăgătoare. Eu unul l-aș da cu totul pe mâna lanțului de localuri Wetherspoon. Ei par să știe cum să le ofere oamenilor din clasa muncitoare o experiență plăcută, într-un mediu decent, la un preț rezonabil. De ce să nu fie lăsați să gestioneze Blackpoolul?

Sau o idee și mai tăcănită. De ce să nu se implice guvernul? Evident, lucrurile pe care trebuie să le facă Blackpool – să se ferchezuiască, să creeze locuri de muncă decente, să-și amelioreze hotelurile, restaurantele și locurile de distracții, să se facă atractiv pentru vizitatori respectabili – se pot realiza cel mai bine printr-un plan de amploare, bine dirijat, care să presupună subvenții, stimulente și investiții cu finalitate clară. Ce se întâmplă de fapt? Ei bine, potrivit unui reportaj din *The Guardian*, principala mare soluție pentru relansare avansată de Blackpool în ultima vreme constă în introducerea unui sistem îmbunătățit de parcări deservite de stații pentru transportul în comun și în asigurarea unor puncte de încărcare pentru autoturisme electrice în principalele sale parcări. Cumva, nu cred că asta e soluția.

Primul lucru pe care l-aș face dacă mi s-ar da Blackpoolul pe mână (nu spun că vreau să mi se dea pe mână un loc în care activitatea preferată e consumul de bere în cantități mari, iar a doua, vomitatul ei) ar fi să reintroduc spectacolele tradiționale de la malul mării. Ele se transformă într-un mod cât se poate de descurajant. Faleza era plină de reclame fie la spectacole omagiale pentru Elvis sau pentru Queen, fie spectacole de revistă cu denumiri ca Cirque du Hilarious, în care jucau

oameni de care n-a auzit nimeni. Se pierde ceva foarte important.

Cu ani în urmă am petrecut o lună la Blackpool ca să scriu un material pentru *National Geographic* și am ținut să merg la toate spectacolele. Mi-i amintesc în mod special pe comicii Little și Large. Erau – uimitor – superbi. Erau inteligenți, plăcuți și experți în interacțiunea cu publicul – alegeau oameni cu care să sporovăie sau pe care să-i tachineze, găseau o poantă legată de profesia, orașul natal, soțul, soția sau stilul vestimentar al fiecăruia. De atunci nu m-am mai distrat atât de bine într-o sală de teatru. După aceea le-am luat un interviu în culise și m-a uimit cât de extenuați păreau. E foarte greu să prestezi în fața unui public. Eddie Large (care a făcut un transplant de inimă la scurt timp după aceea – nu-i de mirare că părea obosit) a remarcat că nu vine o nouă generație din urmă, că ei doi erau, de fapt, ultimii artiști de music-hall. Pe atunci n-am dat mare importanță afirmației, dar el a avut, bineînțeles, dreptate.

Ulterior, i-am dus ocazional pe copiii noștri mai mici la spectacole pe litoral și toate au fost grozave. I-am văzut, de pildă, pe The Krankies la teatrul Pavilion din Bournemouth și a fost splendid. Refuz să fiu un snob la capitolul ăsta. Muzica răsună tare și te prindea, glumele erau deocheate, dar savuroase, iar numerele de umplutură, istețe și reușite. Toată treaba mergea într-un ritm gălăgios și vioi și era făcută cu multă eleganță. Era ceva la care britanicii se pricepeau de minune, iar acum a dispărut cu totul. Mi se pare foarte trist.

Am mai mers cale destul de lungă pe faleză, trecând pe lângă alte și alte hoteluri muribunde. Se apropia Festivalul Luminilor, când oameni din tot nordul țării veneau ca să admire spectacolul becurilor aprinse. Însă această veche

distracție nevinovată a ajuns să se ciocnească tot mai des cu noua tradiție din Blackpool, a consumului de alcool și a comportamentului agresiv. La trei zile după vizita mea, cinci sute de tineri s-au adunat în centrul orașului și au distrus bunuri la întâmplare. Au aruncat cu diverse obiecte în polițiști. Presa nu preciza ce anume declanșase acest acces de veselie, dar probabil că el a inclus reacția chimică violentă obținută când combini bere tare cu creiere mici. Trei polițiști au fost răniți și 12 tineri cu vârste cuprinse între 13 și 22 de ani au fost arestați. Și Blackpool a mai făcut un pas în direcția sinuciderii.

M-am întors pe drumul spre Lytham. Când am ajuns la capătul promenadei, am mai privit o dată în urmă. Tocmai se aprindeau luminile în locurile de distracție de pe faleză. Turnul se înălța măreț deasupra orașului. De la distanță, stațiunea Blackpool arăta grozav.

Era destul de târziu, spre seară, când am intrat iar în Lytham și eram obosit, dar, din fericire, chiar în spatele hotelului în care mă cazasem se afla o cârciumă excelentă energizantă numită Taps, iar la o clădire sau două mai încolo, un restaurant indian numit Moshina's (cu punctaj maxim pentru igienă – bravo, oameni buni!) și combinația dintre cele două mi-a insuflat simțăminte calde față de Lytham și de toată lumea de pe o anumită rază din jur. După cină am făcut o mică plimbare prin oraș și am descoperit încântat că, la o examinare mai atentă, Lytham e și mai agreabil decât crezusem după evaluarea pasageră de mai devreme. Avea niște magazine de modă veche grozave. M-a cucerit în mod special un palat al îmbrăcămînții bărbătești numit George Ripley's. Parcă era dintr-o altă epocă – genul de magazin în care se vindeau jersee în dungi și

zigzaguri, pulovere cu buzunare cu fermoar, cravate cu modele care semănau cu bulele de șampanie așa cum le vezi după ce iei un halucinogen, geți cu gulere ascuțite ce puteau fi folosite ca arme într-o bătaie de stradă. Nu-mi doream să fiu posesorul vreunuia dintre aceste articole vestimentare – după cum știm, prefer Splendesto –, dar m-am bucurat foarte mult să constat că mai există pe lume oameni care le vor. Din partea mea, să prospere domnul Ripley mulți ani de-acum înainte!

În apropiere se afla „Magazinul de brânzeturi gustoase Tom Towers, înființat în 1949”, care mi s-a părut impresionant de venerabil, până am dat de Whelan’s Fish and Chips, „înființat în 1937”. Amândouă arătau al naibii de bine. Orașul se mândrea și cu un magazin universal de modă veche, numit Stringers, și o librărie arătoasă, Plackitt and Booth. Un afiș din vitrină anunța o nouă apariție editorială semnată Victoria Hislop; sper din toată inima că s-a simțit bine acolo.

Pe baza tuturor acestor lucruri, am declarat Lytham cel mai frumos orașel din nord și, într-un spirit sărbătoresc, am intrat într-un așezământ cu aer vesel, numit Ship and Royal, pentru una mică înainte de culcare.

II

Unul dintre lucrurile care mă impresionează la Belgia – și, desigur, avem de-a face aici cu o listă foarte scurtă – e cât de demn de încredere se dovedește a fi mersul trenurilor. Poți fi sigur nu numai că trenul de 14:02 spre Ghent va sosi la timp, ci și că va sosi și va pleca de fiecare dată de la peronul doi.

Numărul peronului e trecut chiar în mersul trenurilor pentru fiecare cursă – atât de demn de încredere e.

Cei care administrează rețeaua feroviară a Marii Britanii abordează ceva mai relaxat misiunea de a transporta oameni dintr-un loc în altul. Țin minte că într-o zi, la gara King's Cross din Londra, nu mult după ce ne-am mutat în Norfolk, în 2003, am constatat că automatul de bilete nu-mi dă un tichet spre Wymondham, așa că m-am așezat la o coadă lungă și i-am explicat problema mea unui bărbat care răspunsese cândva la un anunț dat de British Rail cu conținutul: „Se caută nemernic morocănos pentru relații cu publicul”.

— Pentru trenurile spre Wye-mund-ham trebuie să mergeți la gara de pe Liverpool Street, a zis el sec, pronunțând greșit numele. (Se pronunță *win-dum*.) Trenurile spre Wye-mund-ham nu pleacă de aici.

— Dar în ultima lună am plecat la Wymondham de aici, via Cambridge.

— Asta nu se poate, mi-a răspuns.

— Vreți să spuneți că nu pot eu fizic sau că nu e permis?

— Și una, și cealaltă.

— Dar chiar așa am făcut. Uitați, am zis, scoțând din buzunar un bilet vechi, pe care scria clar: „De la Wymondham la Londra, via Cambridge”.

A studiat biletul, dar a refuzat să-l înscrie în probatoriu.

— Ei, v-ați hotărât? m-a întrebat el. Lumea așteaptă.

— Dați-mi un bilet dus până la Cambridge, am oftat.

— Nu ajungeți la Wye-mund-ham de acolo, mi-a promis el sumbru.

— Îmi asum riscul, am răspuns.

A ridicat din umeri și mi-a dat un bilet dus până la Cambridge, de unde am cumpărat bilet mai departe, până la Wymondham, dar am pierdut legătura, pentru că stăteam la coadă la bilete când a plecat trenul de Wymondham. Am depus o plângere și data următoare când am folosit automatul de bilete de la King's Cross, acesta mi-a dat voie să cumpăr bilet spre Wymondham. Așa că acum, datorită mie, puteți călători de la King's Cross la Wymondham, deși, de fapt, nu vă recomand s-o faceți, pentru că acolo n-aveți chiar nimic de văzut. În privința asta, seamănă cu Belgia.

Am avut motive să reflectez la toate acestea a doua zi dimineată, când am sărit voios dintr-un tren matinal de la Lytham la Preston, cu intenția de a-l lua pe cel de 10:45 spre Kendal. Țineam în mână o foaie cu instrucțiuni printate care făcea ca ambiția asta a mea să pară rezonabilă, numai că nu exista nici un tren de 10:45, nici spre Kendal, nici spre oriunde altundeva, nici pe ecrane și nici pe mersul trenurilor afișat pe perete. Așa că i-am cerut informații unui funcționar de la un ghișeu.

— A! a exclamat el, de parcă aș fi atins un subiect deosebit de interesant. Trenul de 10:45 spre Kendal e trecut, de fapt, ca trenul de 10:35 spre Blackpool Nord.

L-am privit lung câteva clipe. O voce din capul meu mi-a zis: „Dacă aștepti trenul de 10:45 spre Kendal, dar ți se spune că e trenul de 10:35 spre Blackpool Nord, e posibil să faci *UN ACCIDENT VASCULAR CEREBRAL*”.

— Dar de ce? am întrebat.

— Păi, vedeți, aici trenul se desparte. Jumătate dintre vagoane pleacă spre Blackpool Nord. Țăsta e trenul de 10:35. La

momentul respectiv, vagoanele rămase devin trenul de 10:45 spre Windermere, care trece prin Kendal. Dar pe ecrane nu avem destul spațiu ca să trecem toate astea, așa că nu trecem nimic, ca să evităm confuzia.

— Dar eu sunt confuz.

— Tocmai asta-i problema! a încuviințat el cu entuziasm. Încercând să evităm confuzia, se pare că am creat și mai multă confuzie. Vine lumea aproape zilnic la mine să mă întrebe unde e trenul de 10:45. Să vă arăt unde să așteptați?

— Vă rog.

M-a dus pe peronul trei și m-a amplasat cu mare exactitate.

— Trenul sosește la 10:28. Să nu urcați sub nici o formă în primele patru vagoane, că ajungeți la Blackpool.

— Tocmai de acolo vin.

A dat din cap aprobator, cu înțeleș.

— Exact. Aveți grijă să urcați numai în ultimele patru vagoane.

— Deci aici să stau? am întrebat, indicând solul aflat exact sub tălpile mele, de parcă o deplasare cu câțiva centimetri mai la dreapta sau mai la stânga putea cauza o catastrofă.

— Exact acolo, și să nu urcați în trenul următor, nici în cel care vine după el, ci în cel de după *acela*. (Părea că-și face oarecare griji pentru mine.) Bine?

Am încuviințat din cap neîncrezător, apoi am stat și am așteptat. Peste drum, pe peronul de vizavi, un mic grup de iubitori de trenuri stăteau cu planșete de scris și cu carnete în mâini. Toți păreau a fi genul de oameni care n-au făcut niciodată sex cu ceva ce n-au putut să pună într-un dulap după aceea. Am încercat să-mi imaginez cum e restul vieții lor, dacă asta era partea distractivă, dar n-am reușit.

Au mai venit două trenuri, apoi ecranul pâlpâitor a confirmat că următorul tren care sosea era cel de 10:35 spre Blackpool Nord, dar avea puțină întârziere și era așteptat la 10:37. Au venit și alți oameni, mulți însoțiți de un angajat al gării, și au fost amplasați într-un loc precis, cu multe gesturi cu mâna în direcția picioarelor. Ei bine, vă puteți închipui fiorul de nedumerire care a străbătut tot peronul când a venit pe neașteptate un tren la 10:29. Era cel de 10:35 și sosea mai devreme sau un cu totul alt tren? Cine să știe? Acum nu se vedea nici un lucrător feroviar. Nu voiam să mă clintesc de la locul meu, după ce mi se spusese să nu-l părăsesc sub nici o formă, dar bărbatul de lângă mine s-a oferit să mergă să întrebe. A plecat și nu s-a mai întors. După câteva minute am urcat în tren și un cuplu mai vârstnic, așezat la o masă, m-a întrebat cu neliniște dacă era trenul de Windermere.

— Așa *cred*, am spus, strecurându-mă vizavi de ei, dar trebuie să fim gata să sărim din tren în orice clipă.

Au dat din cap că da și și-au strâns lucrurile cu putere la piept, ca să fie pregătiți.

O clipă mai târziu, un anunț ne-a spus că era într-adevăr trenul de Windermere și că pasagerii care voiau să mergă la Blackpool trebuiau să coboare atunci și să urce în celelalte patru vagoane. Auzind aceasta, un bărbat din fundul vagonului s-a ridicat și a plecat zorit.

Noii mei prieteni erau doi soți din Widnes care făceau o ieșire de o zi la Windermere. Luaseră cu ei cele necesare unui picnic, numai lucruri care cereau multă atenție și grijă – sticlute cu capace de scos, cutii din plastic cu capac care trebuiau deschise într-o anumită succesiune, un borcânel de gem al cărui capac s-a deschis cu un *poc* satisfăcător. Au mâncat două ouă

fierte tari, a căror coajă au curăţat-o cu mare grijă, adunând fragmentele pe un şerveţel cu atenţia unor inspectori judiciari, ca şi cum mai târziu ar fi putut fi nevoie să le reconstituie. Presupun că aşa îşi umpleau zilele.

Ne-am înţeles foarte bine. Ei mi-au dat un biscuit digestiv cu ciocolată, iar eu le-am povestit că-n ultima mea vizită în regiunea Lake District călătorisem de la Windermere la Wymondham, ceea ce însemna că abrevierile gărilor tipărite pe biletul meu erau de la „WDM” la „WMD”. M-am întrebat dacă eram primul om care făcuse asta.

— A, nu m-aş mira deloc, a spus admirativ femeia.

— Nu mult după aceea am mers de la Diss la Liss, am adăugat eu.

— O! a exclamat femeia, tot plină de admiraţie.

— Nici asta nu cred că fac mulţi.

— Nu. Nu cred.

— M-am simţit foarte bine atunci, am mai zis, şi toţi ne-am cufundat într-o tăcere visătoare.

Mi-am luat rămas-bun de la noii mei prieteni la Kendal, unde aranjasem să închiriez o maşină, transportul public fiind practic imposibil în Lake District. La începuturile epocii feroviare, William Wordsworth şi alţii cu firi rafinate şi romantice s-au opus cu înverşunare la răspândirea zgomotului, fumului şi excursioniştilor de o zi din clasele inferioare în iubitele lor văi; ca urmare, calea ferată merge doar până la marginea regiunii Lake District şi se opreşte acolo. Asta înseamnă că Lake District n-a avut parte de fabrici uriaşe şi de extindere suburban, dar şi că un călător modern n-are cum să viziteze regiunea decât cu maşina.

Am hotărât să merg spre nord ocolind Lake District prin extremitatea sa vestică, dinspre mare, pe o rută mult mai liniștită decât prin Windermere și Ambleside, și așa se face că douăzeci de minute mai târziu mă îndreptam spre Grange-over-Sands, o stațiune veche și plăcută, pe partea nordică a golfului Morecambe. Când copiii mei erau mici, mergeam des la Grange, o stațiune cu locuri de distracție simple – golf și un părculeț fermecător, cu un lac cu rațe de hrănit și o ceainărie drăguță, care ne plăcea în mod deosebit. Nu mai fusesem la Grange de mulți ani și m-am bucurat să văd că stațiunea a rămas frumoasă, deși mai liniștită decât mi-o aminteam și cu mai multe magazine goale decât trebuie ca să fie bine. La capitolul lucruri pozitive, Higginson's din Grange, cea mai bună măcelărie și plăcintărie din câte veți găsi oriunde, funcționa în continuare și era plină de cumpărători. Mi-am luat o plăcintă cu carne de porc mică și m-am dus cu ea în parc, unde am găsit o bancă cu vedere la apă, spre Morecambe. Plăcinta a fost delicioasă. Britanicii sunt negreșit singurul popor din lume care a făcut din apatie un element culinar.

S-ar putea că golful Morecambe e cel mai frumos din Marea Britanie. Datorită mareei, se golește mai mult sau mai puțin integral de două ori pe zi. Poți să stai pe nisipuri care s-au aflat cu puțin timp înainte sub zece metri de apă și invers. Inversul e cel care trebuie să te îngrijoreze, pentru că fluxul începe foarte rapid, dar nu în linie dreaptă, ca o armată care înaintează, ci prin brațe subțiri și canale ce te pot înconjura cu ușurință, luându-te prin surprindere. Uneori, oamenii aflați la o plimbare observă cu întârziere că se află pe o limbă de nisip uriașă, dar care se micșorează constant. Cel mai grav incident a avut loc în februarie 2004, când cel puțin douăzeci și unu de culegători de

scoici – nimeni nu știe cifra reală, pentru că toți erau imigranți chinezi ilegali, fără acte – au fost surprinși departe, în golf și s-au înecat pentru că au evaluat ori au înțeles greșit marea. Erau plătiți cu 20 de penny la kilogramul de scoici.

Cu câțiva ani în urmă am făcut un serial de televiziune bazat pe *Însemnări de pe o insulă mică*, ceea ce a presupus o călătorie de vreo două luni prin țară, cu o echipă de filmare. Într-o zi am ajuns într-un loc pe care nu l-am recunoscut.

— Unde suntem? am întrebat.

— La Barrow-in-Furness, a răspuns prietenul meu Allan Sherwin, producător, pe un ton senin.

De-a lungul săptămânilor petrecute cu el am învățat că mintea producătorilor nu funcționează la fel ca mintea oamenilor normali.

— Ce căutăm la Barrow-in-Furness, Allan? l-am întrebat.

— Nu ne-a ieșit Boltonul, frate, a zis el.

— Poftim?

— N-am primit aprobare să filmăm la Bolton.

— Așa că ai ales în schimb Barrow-in-Furness?

S-a încruntat îngândurat, apoi și-a enumerat motivele pe degetele de la o mână.

— E un oraș din nord. E industrial. E în criză economică. Începe cu B. Satisface criteriile, nu?

— N-am mai fost aici niciodată, să știi. N-am scris despre el în carte.

— Da, dar aici ne lasă să filmăm, a explicat el răbdător și mi-a strâns prietenos brațul. Îți vine ție în minte ce să spui. O să fie grozav.

Așa că am filmat o zi la Barrow-in-Furness și nu-mi aduc aminte absolut nimic despre oraș. Mi-am zis să dau o tură acum, dacă tot eram în zonă, să văd dacă-mi mai aminteam ceva.

Cu greu se poate găsi în Anglia o localitate cu situație mai precară și mai disperată decât Barrow. Ocupă propria sa peninsulă și se află la kilometri buni de orice localitate, pe drumuri anevoioase. Pe vremuri a fost un centru industrial – combinatul său siderurgic, de mult dispărut, a fost la un moment dat cel mai mare din lume –, dar în prezent faima îi vine din faptul că e uitat și în criză economică. Într-o dimineață însorită n-arăta prea rău. Am parcat la marginea zonei comerciale și m-am plimbat puțin. Străzile erau late și curate, mărginite de clădiri impunătoare din ardezie roșie ce aminteau de epoca lui de măreție. La fiecare colț era un sens giratoriu cu straturi de flori și statuia câte unei somități uitate, dar n-am putut să citesc de peste drum inscripțiile și n-aveam de gând să mă aventurez în traficul rapid ca să văd mai bine, doar ca să constat că mă uit la statuia lui Josiah Gubbins, inventatorul fantei în ușa pentru pisici sau al ușii cu fantă pentru pisici sau ceva de genul ăsta. În orice caz, la periferie, Barrow arăta în ordine – curat, rezonabil de prosper, își respecta propriul trecut. Dar când am intrat mai mult în centru, a devenit tot mai trist.

Inima zonei comerciale era o stradă lungă și curbată, transformată în zonă pietonală, destul de aglomerată, deși părea mai degrabă loc de adunare decât de cumpărături. Mai multe grupuri de bărbați, aproape toți tatuați și inspirând frică, pierdeau vremea adunați câte patru, cinci, dând zonei ceva din atmosfera unei curți de închisoare. Pe fiecare a doua sau a treia clădire vedeai anunțul „De închiriat”. Un magazin întunecos,

Savers, un lanț ce comercializează produse cosmetice ieftine, anunța în vitrină că ne invita să-i vizităm unitatea cea mai apropiată, la Morecambe. Când ești invitat să mergi la Morecambe pentru o experiență mai plăcută la cumpărături, știi că mai rău de-atât nu se poate.

M-am oprit la o cafenea Costa și dintr-odată, surprinzător, am intrat într-o lume cu oameni bine îmbrăcați, pe care i-ai fi putut angaja. Am băut o cafea înviorătoare, apoi am ieșit iar în curtea închisorii, am mers până la un capăt al zonei pietonale, unde era un fel de pădure de anunțuri „De închiriat” și bărbați care țineau în lesă câini fioroși genetic și am concluzionat că am cam epuizat posibilitățile de divertisment dezirabil în centrul orașului Barrow-in-Furness. Așa că m-am întors la mașină și m-am îndreptat spre mai familiara Cumbria, cea cu oi și dealuri verzi și câini pe care poți să-i mângâi fără să-ți pierzi o mână.

Capitolul 23

Lake District

În 1957, Marii Britanii îi mergea grozav de bine în multe privințe. Continua să producă aproximativ o cincime din toate bunurile manufacturiere din lume. Deținea recordurile mondiale de viteză pe uscat, pe mare și în aer și redobândise recordul la alergare pe 1.600 de metri: în iulie, Derek Ibbotson l-a recâștigat de la australianul John Landy, cu timpul de 3:57:2.

Industria aviatică britanică era cea mai bună din lume, cu excepția Statelor Unite. Calculatorul Atlas al firmei Ferranti era cel mai puternic computer din lume – mai puternic chiar și decât orice produs IBM. Marea Britanie tocmai construisese o bombă cu hidrogen – o realizare mai presus de iscusința diabolică a tuturor celorlalte țări, cu excepția Statelor Unite și a URSS. Iar la Calder Hall, la Sellafield, pe coasta Cumbriei, instalase prima centrală nucleară funcțională din lume.

Nu conștientizasem realizările extraordinare ale Marii Britanii în domeniul nuclear până nu m-am documentat puțin înaintea acestei călătorii. Iată deci că în 1944, când al Doilea Război Mondial se mai calma, Winston Churchill și Franklin Roosevelt au semnat un acord prin care se angajau să facă schimb de informații privind progresul în materie de energie și armament nucleare după război. Dar Roosevelt a murit și doi ani mai târziu Congresul a adoptat Legea McMahon, care

prevedea pedeapsa cu moartea pentru oricine ar fi dezvăluit informații despre reacțiile nucleare, în scop pașnic sau nu, unei terțe părți, inclusiv Marea Britanie. Așa că Marea Britanie a fost nevoită să-și dezvolte industria nucleară și bombele cu hidrogen absolut independent. Faptul că a făcut-o cu atâta succes și iuteală a fost o realizare remarcabilă.

Așadar, la începutul anului 1957, Marea Britanie era în fruntea tuturor țărilor din lume. Apoi însă totul s-a dus de râpă, începând cu un eveniment de la Sellafield (pe atunci numit Windscale). În octombrie 1957, în timpul unor operațiuni de întreținere de rutină, un reactor s-a supraîncălzit și a luat foc și-n scurt timp a devenit clar că nimeni nu știa ce să facă. Zona activă a reactorului de la Sellafield era răcită cu aer. Teoretic, asta trebuia să elimine posibilitatea supraîncălzirii. Cum supraîncălzirea nu trebuia să se producă, nu fusese gândit niciodată un plan pentru acest gen de situație neprevăzută. Acum, răcirea cu aer a reactorului n-ar fi făcut decât să întetească flăcările. Singura alternativă posibilă era darea cu furtunurile cu apă a miezului reactorului, însă nu se știa ce se întâmpla dacă se turna apă peste miezul încins al unui reactor nuclear. Exista temerea că apa putea să cauzeze o detonare masivă – practic, o explozie nucleară –, proiectând material radioactiv până departe în stratosferă și provocând haos în toată Europa și-n Atlanticul de Nord. În cel mai bun caz, regiunea Lake District ar fi trebuit evacuată și accesul interzis pe mai multe sute de kilometri pătrați din Cumbria ani la rând, dacă nu chiar decenii. Unul dintre cele mai încântătoare peisaje din lume s-ar fi pierdut timp de cel puțin o generație. Costurile pentru Marea Britanie, în termeni de prestigiu și de despăgubiri, ar fi fost colosale.

Până la urmă, răcirea cu apă a funcționat și nu s-a produs nici un mare dezastru. Câteva putineie cu lapte au trebuit vărsate și oile au luminat în întuneric câțiva ani, dar, în linii mari, regiunea a scăpat cu bine. A fost însă și o lovitură catastrofală de imagine, iar energia nucleară nu a mai fost acceptată în Marea Britanie fără rețineri, așa cum a fost în Franța.

Trebuie să spun că nu mai am pic de încredere în industria nucleară de când am citit un articol în *The New Yorker*, cu niște ani în urmă, despre centrala gigantică Hanford din statul Washington. Hanford ar putea fi cea mai iresponsabilă realizare a omului modern. Între 1943 și 1980, Hanford a deversat în bazinul hidrografic al fluviului Columbia milioane de litri de deșeuri lichide ce conțineau stronțiu, plutoniu, cesiu și alte șaiszeci și trei de substanțe toxice periculoase. Uneori, deversările au fost accidentale și din neglijență, dar mai degrabă au fost intenționate. Inginerii de la Hanford au făcut-o, apoi au insistat fără rușine că apa e sănătoasă și curată și au invocat niște teste pe somoni ca să ilustreze cât de nepericuloasă era, susținând că un om ar trebui să mănânce cincizeci de kilograme de somon odată ca să ingereze suficiente radiații încât nivelul lor să fie detectabil. Ceea ce știau ei, dar n-au spus e că somonii nu mănâncă atunci când ajung în fluviul Columbia. Somonii merg acolo doar ca să depună icre, timp în care nu mănâncă, și, oricum, nu rămân suficient încât să absoarbă cantități semnificative de radiații. Totuși, după cum specialiștii știau foarte bine, dar au omis să spună, alte forme de viață din mediul acvatic – crustacee, plancton, alge și toți peștii indigeni – prezentau niveluri de radioactivitate de

100.000 de ori mai mari, în medie, decât nivelul normal. Ce oameni minunați!

Am citit toate acestea șocat și îndurerat – sincer, nu știam că americanii pot fi atât de necinștiți cu alți americani – și am sperat că britanicii sunt mai buni. De fapt, nu sunt, sau, cel puțin, nu cu mult. Autoritatea nucleară britanică a fost, poate, mai puțin nepăsătoare, dar nu mai puțin ipocrită. În 1972, Marea Britanie s-a alăturat celorlalte puteri nucleare din lume la semnarea așa-numitei Convenții de la Londra, care interzicea deversarea deșeurilor puternic radioactive în mare, de pe vapoare. Însă acordul nu menționa conductele, așa că Marea Britanie a pompat un număr necunoscut de tone de deșeuri periculoase direct în Marea Irlandei, fără să aibă idee sau să se preocupe vizibil de urmări. Până la sfârșitul anilor 1980, potrivit lui Jacob D. Hamblin, specialist în științele mediului de la Universitatea Statului Oregon, conducerea companiei care gestiona Sellafield expusese întreaga Europă la mai multe radiații decât „totalul nivelurilor de expunere la radiații provenit de la [...] toate celelalte centrale nucleare, testările de armament, accidentul de la Cernobîl și deșeurile solide ambalate”, pretinzând totodată că respectă exemplar acordul de la Londra.

La Sellafield se găsește și acum mult material toxic, inclusiv cea mai mare haldă de plutiniu din lume (douăzeci și opt de tone), însă nimeni nu știe precis ce zace pe-acolo, pentru că evidența a fost ținută foarte prost. Potrivit *The Observer*, Clădirea B30 de la Sellafield e cea mai periculoasă din Europa. Cea alăturată e a doua pe listă. Ambele sunt pline cu bare de combustibil nuclear în descompunere lentă și cu bucăți mari, vechi și contaminate de metal și echipamente.

În iunie 2014, Autoritatea pentru Dezafectarea Instalațiilor Nucleare a Marii Britanii, organism cu titulatură cât se poate de amenințătoare, a anunțat costurile îndepărtării reziduurilor nucleare de la Sellafield: 79,1 miliarde de lire. John Clarke, directorul executiv al organismului, a declarat pentru *Financial Times*: „Acum trebuie să ne dăm seama ce se află în clădirile acelea și cum poate fi scos afară”.

Cred că aici te pot ajuta eu, domnule Clarke. Sunt mizerii iradiate letale, adunate vreme de jumătate de secol, care ar fi trebuit măcar înregistrate când au fost depozitate. Clarke a descris procesul care-l așteaptă ca pe o „călătorie a descoperirilor”, nu chiar ceea ce ți-ar plăcea să auzi când e vorba de o operațiune de curățare a unor deșeuri nucleare.

Urmarea e că oricare ar fi fost avantajele date de Sellafield țării în perioada sa relativ scurtă de funcționare, costurile economice au fost cu mult mai mari și, pe lângă asta, acum avem grămezi de materiale poluate letale care vor rămâne periculoase timp de... a, da, milioane de ani. Nu sunt un expert, dar la prima vedere pare că deocamdată ființele umane nu s-au maturizat îndeajuns pentru a li se încredința combustibili nucleari.

Când făceam filmări pentru serialul de televiziune *Însemnări de pe o insulă mică* la sfârșitul anilor 1990, am vizitat centrul turistic de la Sellafield. Era un muzeu conceput într-o manieră inteligentă, cu tehnică de ultimă oră, care ridica în slăvi cu aplomb siguranța, fiabilitatea și binefacerile energiei nucleare. Mi-l amintesc ca fiind distractiv, chiar dacă un pic cam insistent la capitolul propagandă. Era, poate, unicul loc din lume în care plutoniul era prezentat ca fiind adorabil. La vremea vizitei mele, Sellafield avea 200.000 de vizitatori pe an,

însă numărul lor a tot scăzut, firește, în anii ce au urmat. Acum, când m-am apropiat cu mașina de poarta principală de la Sellafield, sperând să-mi reîmprospătez informațiile despre minunile energiei atomice, paznicul din gheretă mi-a spus că centrul turistic s-a închis în 2012.

Nedumerit, am plecat mai departe, spre St Bees.

St Bees e un sat și totodată o școală particulară ce ocupă niște clădiri frumoase pe terenuri spațioase. Nu știu dacă e o școală bună sau nu, dar pot spune că lista absolvenților săi iluștri e alcătuită din Rowan Atkinson și atât. Mi l-am imaginat întotdeauna pe Sfântul Bees însuși ca pe un suflet bun, cu voal de apicultor¹ – adorat de insectele sale, sfântul protector al mierii –, dar în realitate a fost Sfânta Bees, o prințesă irlandeză care a fugit în acest colț din Cumbria ca să scape de căsătoria forțată cu un viking. N-avea absolut nici o legătură cu albinele. În realitate, o chema Bega, însă numele s-a modificat în timp. Unele autorități în materie cred că, de fapt, nici n-a existat.

Satul St Bees constituie capătul vestic al celebrului traseu Coast-to-Coast dintre Marea Irlandei și Marea Nordului, așa că de obicei întâlnești în el măcar câțiva excursioniști, fie odihniți și energici, fie într-un ușor șoc posttraumatic, după cum se află – la începutul drumului sau la sfârșitul lui. Am mai fost la St Bees o singură dată, în 2010, când am participat la o drumeție în scop caritabil prin Lake District organizată de prietenul meu Jon Davidson. Jon e profesor de geologie la Universitatea Durham, dar nu e deloc plictisitor când e vorba de specializarea lui. (Mă rog, uneori e puțin plictisitor, când zărește un șist nou sau ceva de genul.) În 2006, Max, fiul lui Jon, cel mai mare erou al meu de pe Pământ, a făcut leucemie, la vârsta de patru ani.

N-a trecut mult și a făcut și Jon leucemie. Jon n-a contractat leucemia de la Max, nimic de felul ăsta – era de un cu totul alt tip –, așa că a fost doar o coincidență incredibil de nefericită. Se poate un ghinion mai mare? Din fericire, și-au revenit amândoi de minune, iar în 2010 Jon a inițiat acțiunea Max Walk, ca să strângă fonduri pentru cercetare privind leucemia și limfomul. Ideea era ca Jon și vechiul lui prieten Craig Wilson să parcurgă cei 300 de kilometri ai traseului Coast-to-Coast, de la vest la est, și ca alți prieteni ai lor să li se alăture pentru întregul drum sau doar pentru o parte. Am reușit să-mi includ în program doar primele trei zile, în care am traversat Lake District, de la St Bees, pe coastă, la Patterdale – 68,2 kilometri. A fost de-a dreptul ucigător, dar vremea a fost superbă și nu cred să mai fi întâlnit vreodată atâta frumusețe nesfârșită, în timp ce-mi țineam o mână la inimă, cerșind îndurare.

M-am dus pe malul mării acum, ca să revăd punctul de plecare, și am mers o vreme pe promontoriul bătut de vânturi, până la un far vechi, dar se făcea târziu și mi-era foame, așa că m-am întors la pensiunea unde mă cazasem și am făcut un duș, apoi m-am îndreptat spre localul The Queens, căutând să-mi refac forțele. The Queens era agreabil de tăcut, fiind o seară din timpul săptămânii. Un cuplu ședea cu tacâmurile în față la o masă, evident așteptând să vină mâncarea, și la bar stăteau doi bărbați, dar cam asta era tot. Am cerut o bere și apoi am întrebat dacă pot să comand și mâncare. Bărbatul din spatele tejghelei a afișat o mină gravă.

— O să dureze cel puțin o oră. Suntem cam solicitați astă-seară.

— Dar nu e nimeni aici! am zis, ușor perplex.

Barmanul a făcut semn morocănos cu capul spre bucătărie.

— Bucătarul e singur acolo, a zis el, de parcă buătarul se t ra pe burtă sub tirul inamicului.

Au intrat alți oameni  i au întrebat de mâncare, însă au fost trimi i la plimbare. Ce-i cu c rciumile  i mâncarea mai nou? Mi-am băut berea, apoi am mers peste drum, la hotelul Manor House, dar era foarte aglomerat  i nu părea să existe vreo masă liberă. A a că m-am dus în sat, unde exista o alternativă, un bistrou numit Lulu's,  i am cinat acolo. Nu prea  tiu ce să spun în afară de faptul că mâncarea era minunat descrisă în meniu.

După aceea, neav nd chef să mă retrag, am mai făcut o plimbare  i St Bees mi-a plăcut noaptea nu mai puțin decât ziua. Fiecare c su    mpr  tia o licărire intimă de lumină prin perdelele trase. Singura notă discordantă o făceau obloanele de siguran  grele de la u a  i ferestrele magazinului sătesc, de parcă se pregătea să respingă un atac al diviziei de tancuri a lui Rommel. Nimic nu- i distruge sentimentul că e ti în siguran  precum un magazin baricadat cu metal. E destul de grav că vezi a a ceva pe străzile din Hackney  i Toxteth, dar într-un sat chiar că n-ar trebui permise. Chiar nu.

Dimineața m-am întors pe  oseaua de coastă, deasupra Mării Irlandei. Pu ini vizitatori ai regiunii Lake District se obosesc să meargă pe coastă, însă experiența e interesantă. De o parte ai priveliști întinse spre marea de la poalele falezei; de cealaltă, dealuri sterpe  i abrupte, tipice acestei regiuni, de o nesf r it   i cople itoare frumusețe, iar la mijloc ai satele cele mai  mpr  tiate  i mai deprimante văzute vreodată – ca niște fragmente din Barrow-in-Furness care s-au desprins cumva  i pe care le-a adus marea la   rm aici. Problema e izolarea.  n afară de Sellafield, care e în declin, în zonă abia se găsește de

lucru. Partea bună a lucrurilor e că, dacă tot te așteaptă o viață cu perspective sumbre, măcar ai parte de niște priveliști năucitoare.

Mă îndreptam spre Keswick, trecând pe la Cockermouth, când am dat peste un indicator spre Loweswater, pe un drum secundar. Credeam că știu destul de bine Lake District, însă de lacul ăsta nu auzisem niciodată, din câte-mi aminteam, așa că am virat strâns și am pornit să-l cercetez. Drumul era îngust și anevoios, dar de o splendoare care-ți tăia respirația. Când vremea e bună, și de obicei e, Lake District este neîndoielnic cel mai frumos loc din lume – iar colțul ăsta era printre cele mai frumoase pe care le-am văzut vreodată. Eram singurul vizitator. În afară de două case de la o fermă, părea că nimeni nu mai călcase pe-acolo de ani de zile. Drumul era atât de îngust, încât trebuia să am grijă încontinuu ca mașina să nu se frece de un zid de piatră fără mortar, așa că tot trăgeam pe dreapta și săream afară, doar ca să văd priveliștile. În cele din urmă am abandonat mașina cu totul într-un refugiu și am mers vreo opt sute de metri printre Loweswater și Crummock Water, un lac învecinat, printr-o vale splendidă, la poalele unor dealuri impunătoare, totul scăldat în soare. N-am văzut țipenie. Aș fi putut lăsa mașina în mijlocul drumului.

Mă aflu acum în inima Parcului Național Lake District. Pentru un american, un parc național britanic e o ciudățenie, pentru că, de fapt, nu e parc, ci doar o zonă considerată specială fiindcă e fermecătoare și excepțional de plăcută pentru principalele trei activități ale britanicilor aflați într-o zonă rurală: mersul pe jos, ciclismul și statul în mașină, într-un refugiu, ca să tragi un pui de somn. Dacă parcurile naționale americane sunt zone cu natură sălbatică în care n-are voie să

locuiescă nimeni (cu excepția câtorva paznici), parcurile naționale din Marea Britanie sunt simple zone rurale obișnuite, cu ferme, sate și orașele, plus un număr mare de turiști – iar în cazul Lake District, numărul e foarte mare.

În 1994 am scris un articol despre Lake District pentru revista *National Geographic*. Pe atunci, regiunea avea 12 milioane de vizitatori pe an. Acum, cifra a ajuns la 16 milioane. La Ambleside, unul dintre principalele orașe, soseau până la 11.000 de mașini pe zi. Azi, această cifră poate depăși 19.000. Toți acești oameni se înghesuie pe o suprafață cu dimensiuni extrem de modeste. Parcul Național Lake District are doar 62 de kilometri lungime, de la un capăt la altul, și 53 de kilometri lățime maximă. Sau, altfel spus, Lake District are de patru ori mai mulți vizitatori decât Parcul Național Yellowstone din America, pe o suprafață de patru ori mai mică. În cele mai aglomerate zile ajung aici un sfert de milion de oameni.

Și totuși, în ansamblu, parcul se descurcă remarcabil de bine. Majoritatea vizitatorilor merg în doar câteva locuri – în principal, Ambleside, Grasmere și Bowness. Dacă înaintezi doar două sute de metri pe orice cărare, poți găsi cu ușurință un deal întreg numai pentru tine. Asta am făcut eu acum. Imediat după Buttermere am dat de o parcare rudimentară, pe pământ, cu doar două mașini (într-una, nu vă mint, un cuplu trăgea un pui de somn), așa că m-am oprit și am făcut o mică plimbare. Peisajul îmi părea ciudat de cunoscut; cu ajutorul hărții, am realizat că mă aflam la poalele dealului Haystacks, pe care-l traversasem în 2010 împreună cu Jon Davidson și prietenii lui. De jos, părea uriaș de-a dreptul. Dealurile din Lake District nu sunt chiar așa de înalte – cel mai înalt, Scafell Pike, situat la mai puțin de doi kilometri de locul în care mă aflam, abia dacă

depășește 975 de metri –, dar sunt masive și abrupte. Dacă urci un deal din Lake District, o simți.

Răspunsul la vechea întrebare „Câte lacuri există în Lake District?” e „Unu”, pentru că numai Bassenthwaite Lake are în denumire cuvântul *lake*. Toate celelalte ape folosesc termenii *mere* (ca Windermere și Buttermere), *water* (ca Crummock Water și Coniston Water) și *tarn* (ca... ați prins ideea). Există sute și sute de iezere, unele nu cu mult mai mari ca niște băltoace. Așadar, răspunsul e că sunt șaisprezece lacuri și sute de ape stătătoare pe care orice om normal la cap le-ar numi iazuri. E imposibil de spus care e cel mai fermecător, dar îmi amintesc foarte clar că odată am privit Derwent Water de pe coasta dealului Skiddaw și mi-am zis că precis așa arată raiul. La lacul propriu-zis nu fusesem niciodată. M-am hotărât să-mi repar acum greșeala.

Keswick e principala comunitate de pe malul Derwent Water și, după mine, cel mai plăcut oraș din regiune. Strada principală fusese transformată în zonă pietonală de la ultima mea vizită și asta o îmbunătățise mult. M-am bucurat să văd că Bryson's Tea Room (înființată în 1947) merge bine în continuare. Am coborât spre lac și m-am plimbat puțin pe mal. E într-adevăr deosebit de încântător, cu o apă limpede, scânteietoare, la poalele unor munți abrupti, cu stânci și iarbă păscută de oi. La vreo două sute de metri de mal se află o insulă împădurită, Derwent, iar pe ea, un conac. Un panou informativ instalat de National Trust m-a informat că un proprietar excentric din secolul al XVIII-lea pe nume Joseph Pocklington organiza în fiecare an o regată „în timpul căreia îi provoca pe locuitorii din Keswick să atace insula, în vreme ce trăgea în ei cu tunurile”. Se pare că-n Lake District oamenii chiar știau să se distreze. Mi-ar fi plăcut foarte

mult să văd insula, chiar și fără salve de tun, însă de regulă nu e deschisă pentru public, așa că m-am mulțumit cu o oră de hoinăreală pe malul lacului.

Unul dintre motivele pentru care-mi place Keswick e puzderia de magazine cu articole pentru activități în aer liber. Țsta e locul potrivit pentru oamenii care nu se pot sătura de Gore-Tex. Am intrat într-un magazin mare, George Fisher's, și diversitatea lui de rucsacuri, sticle pentru apă și îmbrăcăminte impermeabilă foșnitoare m-a vrăjit într-atât de tare încât a trebuit să cumpăr ceva. Am ales o carabină metalică deșteaptă, pe care o poți folosi ca să prinzi două obiecte unul de altul – o sticlă cu apă de un rucsac, să zicem – și nu conta că n-aveam două obiecte pe care să le prind unul de altul. Într-o zi s-ar putea să am, iar când va veni momentul, voi fi pregătit. Bărbatul de la casa de marcat a înclinat din cap în semn de respect, recunoscând în mine un membru al frăției, chiar dacă unul care nu se ține chiar așa de bine pe picioare.

— Drumetie? m-a întrebat el.

— Spre Cape Wrath, am răspuns solemn.

— Cale lungă, a zis, impresionat.

— Da, am încuviințat, tot solemn, sperând că mă va recunoaște și că-n tot restul zilei avea să le spună oamenilor: „Azi a trecut pe la noi Bill Bryson. Se aprovizionează pentru o expediție la Cape Wrath”, iar ei aveau să răspundă: „Mamă! E curajos. Cred că o să cumpăr câteva din cărțile lui”. Însă omul nu m-a recunoscut, așa că fantezia asta a murit din fașă. Lângă casa de marcat era expusă o carte cu titlul *Peter Livesey: Stories of a Rock-Climbing Legend*. Îl cunoșteam pe Peter Livesey. Locuia cam la un kilometru și jumătate de noi în Malhamdale, North Yorkshire, în anii 1980 și 1990, cât am trăit noi acolo.

Știam că e alpinist pasionat, dar nu și că e o legendă – un ins admirabil de modest, însă. Am cumpărat cartea și m-am dus cu ea la etaj, în micuța cafenea din fundul magazinului, unde m-am așezat cu un sendviș și am citit, impresionat de aptitudinile și curajul lui Livesey. Nu știam că murise de cancer de pancreas după un an de la plecarea noastră din Malhamdale. Avea doar cincizeci și patru de ani, bietul om.

În cafenea se mai afla doar un grup de patru clienți, alcătuit din două cupluri de vârstă începutului de pensie, care păreau a fi în vacanță împreună. Erau bine îmbrăcați. Vorbeau cu accente din sud, cultivate. Fiecare a băut cafea și a mâncat o prăjitură, așa că nota de plată comună trebuie să fi fost de vreo 20 de lire. Când m-am ridicat, o femeie din grup se afla deja la casă. A primit restul și a lăsat un bacșiș în bolul cu eticheta „Bacșiș” de lângă casa de marcat. Bolul stătea puțin prea sus ca să vadă în el și bănuiesc că femeia a presupus că era deja plin de monede, astfel că a ei va dispărea între multe altele, dar când m-am apropiat, am văzut că bolul conținea o monedă solitară de 10 penny.

Mă înșel eu sau asta devine o caracteristică a vieții în Marea Britanie – mă refer la comportamentele rușinoase pe furiș, când crezi că nu te vede nimeni? Nu spun în nici un caz că e o atitudine exclusiv britanică sau că e universal valabilă pentru britanici. Spun doar că înainte aproape nu exista, iar acum o întâlnești cu regularitate. Marea Britanie în care sosisem pentru prima dată fusese întemeiată pe ideea de a face ce trebuie în cea mai mare parte a timpului, indiferent dacă se știa ce faci sau nu. Așa că nu aruncai gunoaie pe jos, nu-ți goleai cutia de vopsea la marginea trotuarului, nu-ți lăsați câinele să se răhățeze pe poteci, nu ocupai intenționat două locuri de

parcare și alte lucruri de felul ăsta. Poate că nu lăsați bacșiș – în fond, erai britanic –, dar nici nu te prefăceai că lași unul rezonabil doar ca să pui în bol o monedă de valoare mică. Viclenia nu făcea parte din cultură. Nu-ți trecea prin cap să fii o jigodie. Acum, pentru mulți oameni nu contează dacă ce faci e corect sau nu, cât dacă te vede cineva. Conștiința funcționează numai în prezența unor martori. De unde-a apărut chestia asta? Și ce te faci când molipsește chiar și doamne agreabile, îmbrăcate în jachete Berghaus?

Am mers mai departe la Bowness-on-Windermere, principalul oraș turistic din Lake District. Bowness e descris întotdeauna ca fiind dinamic, ceea ce înseamnă de fapt înțesat de lume. E întruna plin de vizitatori, majoritatea cu părul alb și mers târșâit, care se uită în vitrine, își omoară timpul între ceaiuri și așteaptă să se facă ora ca să plece acasă. De la ultima mea vizită în Lake District, acum douăzeci de ani, pentru articolul comandat de *National Geographic*, numărul de turiști a crescut în medie cu 11.000 pe zi și cei mai mulți dintre ei par să ajungă la Bowness fără să știe exact ce i-a adus aici.

Trebuie spus că Bowness are o zonă fermecătoare amenajată la malul lacului. Windermere e cel mai mare lac din Lake District, deși asta nu spune multe. Are doar șaisprezece kilometri lungime și opt sute de metri lățime maximă, iar adâncimea nu depășește în multe locuri doi, trei metri. Se numără printre cele mai intensiv studiate lacuri din lume, în mare măsură datorită Asociației Biologice pentru Apele Dulci, cu sediul la Windermere, care cufundă plase și pahare de laborator în apele lacului încă din 1929, una dintre cele mai lungi perioade de monitorizare a unei ape dulci.

Nu există pe planetă, după cum poate că ați dedus deja, oameni mai devotați studiului naturii decât britanicii. Dacă un lucru respiră sau zvâcnește sau doar stă ca lichenul fără să facă absolut nimic, ei dau năvală peste el. Există o Societate Britanică de Briologie, un Grup Britanic pentru Studiarea Miriapodelor și Izopodelor, o Societate Britanică de Ficologie, un Grup pentru Studiarea Muștelor Columbace, o Societate Londoneză pentru Malacologie, o Societate pentru Studiarea Conchiferelor, un Grup de Studiu al Chironomidelor și, desigur, o Societate Britanică pentru Studiarea Lichenilor, plus alte câteva duzini, toate dedicate colectării, conservării și studierii unor ființe minuscule, de care majoritatea dintre noi abia dacă suntem conștienți, dacă nu chiar deloc.

Și când spun studiu, mă refer la studiu foarte serios. Între 1976 și 2012, voluntarii Proiectului de Monitorizare a Fluturilor din Regatul Unit au parcurs pe jos 536.000 de kilometri de „habitate ale fluturilor” – adică pătrate arbitrare de zonă rurală – ca să consemneze starea fluturilor nației. Alte grupuri au numărat cu tot atâta devotament molii, lilieci, broaște, tricoptere, libelule, musculițe-de-ciuperci, viermi plăți de apă dulce – mă rog, de toate. Există chiar un Proiect de Documentare a Mucegaiurilor Vâscoase, al cărui director – îmi face o plăcere deosebită să spun – locuiește la Mold². Unele dintre descoperirile acestor oameni sunt mai interesante decât te-ai aștepta. În grădina unei case din Norfolk s-a descoperit o specie de miriapode nemaiîntâlnită altundeva pe Pământ. Un mușchi existent exclusiv în campusul Universității Stanford din California a fost descoperit și lângă o cărare din Cornwall. Cum a ajuns să populeze numai două locuri despărțite de o distanță atât de mare e o întrebare la care nu poate răspunde nimeni,

deși puteți fi siguri că e genul de subiect discutat cu mare înflăcărare la cocteilurile de la congresele pe tema mușchilor.

Pentru articolul comandat de *National Geographic* am petrecut o dimineață pe lac împreună cu o tânără specialistă de la Asociația Biologică pentru Apele Dulci, fără să înțeleg nici măcar preț de o clipă ce mi-a spus. Mi-am găsit deunăzi dosarul cu însemnări și iată cam ce-mi zicea: „Evaluarea biotică – dihotomică? Rotifere, ostracode, crustacee foliacee. F. greu de măsurat. Perspective deloc roz. *Diptera pupae*. F. alarmant!”.

Până la urmă am renunțat să-mi mai fac însemnări, apoi am renunțat și să mai ascult și m-am mulțumit să savurez peisajul în timp ce ea turuia mai departe și cufunda recipiente în apă. Bărbatul care conducea barca noastră era un paznic al parcului pe nume Steve Tatlock și mi-a spus că într-o zi aglomerată poți vedea pe Windermere până la 1.600 de bărci cu motor, număr uimitor pentru un lac de mărimea lui, toate gonind nebunește, multe trăgând după ele schiori nautici și despicând flotile de iahturi, bărci cu vâsle, caiace, plute pneumatice și chiar câțiva înotători temerari, umplând lacul de gălăgie, pericole și valuri enervante. Anglia n-are prea multe lacuri și accesul bărcilor cu motor e interzis pe majoritatea, așa că Windermere e unul dintre puținele locuri în care oamenii pot să pună o barcă pe apă și să-i dea bice.

Tatlock m-a întrebat dacă voiam să simt viteza cu care se deplasează schiorii nautici; firește că voiam. A lăsat-o pe specialistă să-și strângă lucrurile, apoi a accelerat zdravăn și am demarat cu o viteză pe care o vezi în mod normal numai în desenele animate. Am început să săltăm pe apă, abia atingându-i suprafața. Părea o nesăbuință teribilă, dar cel puțin dimineața

era liniștită și aveam la dispoziție un hectar sau două de apă pustie.

— Imaginează-ți 1.600 de bărci făcând același lucru, mergând în toate direcțiile cu viteză maximă! a strigat Tatlock. E demență curată.

În 2005, după treizeci de ani de discuții în contradictoriu, pe Windermere s-a introdus o limitare de viteză, 15 km/h, astfel că lacul a devenit mult mai plăcut pentru cei care prețuiesc liniștea. Cât privește toate făpturile care trăiesc în el și-n jurul lui, veștile sunt mai puțin vesele. Aglomerările de alge au devenit ceva obișnuit și populațiile de diverse specii de pești continuă să scadă în fiecare an. Situația nu e strălucită nici în restul lumii naturale. În 2013, un consorțiu de organizații pentru protecția florei și faunei a publicat un raport intitulat *State of Nature*, conform căruia aproximativ două treimi din speciile vegetale și animale ale Marii Britanii sunt în declin, chiar la un nivel apropiat de extincție în unele cazuri. Numărul păsărilor cu capacitate reproductivă a scăzut cu 44 de milioane față de sfârșitul anilor 1960. Într-o perioadă mai lungă, paisprezece specii de mușchi și briofite au dispărut din peisajele britanice, la fel și douăzeci și trei de specii de albine și viespi. Iată că Marea Britanie se pricepe excepțional de bine să contorizeze ce are, dar nu la fel de bine și să păstreze.

Totuși, trebuie să spun că-n ziua în care am vizitat Windermere, totul arăta încântător și sănătos. Apa era limpede la mal și insectele care zburau razant la suprafață păreau mulțumite, atât cât sunt capabil să estimez – evident, nu foarte mult. Am mers pe mal până la cheiul unde amara feribotul spre Sawrey și am tras cu ochiul peste margine. În apă plutea un pachet de țigări gol. L-am pescuit, l-am scuturat și m-am uitat în

jur după un coș de gunoi, dar nu era nici unul, așa că am oftat, l-am stors cât de bine am putut și l-am băgat în buzunarul de la geacă. Realizând că nu mai pot face mare lucru cu privire la starea naturii la Windermere, ba nici cu privire la majoritatea celorlalte chestiuni care frământă planeta, m-am întors la mașină și am plecat mai departe.

1. *Bee* înseamnă „albină”.

2. „Mold” se pronunță ca *mould*, „mucegai”.

Capitolul 24

Yorkshire

Am petrecut noaptea la Kirkby Lonsdale, capitala neoficială a văii râului Lune. E un loc de o mare frumusețe, de care nu știe aproape nimeni, dar același lucru se poate spune despre o bună parte din această regiune. Parcurile naționale Lake District și Yorkshire Dales domină în asemenea măsură gândurile tuturor, încât restul nord-vestului Angliei e, din fericire, trecut cu vederea. Dacă mergi în regiunea Forest of Bowland sau în Eden Valley, nu prea o să întâlnești alți vizitatori. Valea Lune e tot atât de frumoasă ca oricare alt ținut din Lake District (deși trebuie precizat că n-are nici un lac) sau din regiunea învecinată, Dales, și totuși cine a auzit de valea Lune?

Kirkby Lonsdale e un orașel drăguț, compact și prosper. Pe vremuri avea magazine în care se vindeau pulovere făcute din lână locală și mici artizanate și alte lucruri asemănătoare; acum au dispărut în mare măsură, însă există mai multe restaurante și cafenele, ceea ce presupun că vrea lumea în ziua de azi.

Dimineața am mers cu mașina la Sedbergh, un oraș atractiv, aflat acum în Cumbria, însă aparținând de Yorkshire-ul istoric, în regiunea numită West Riding. Sedbergh e cunoscut îndeosebi pentru că are o foarte veche școală publică, numită tot Sedbergh, ce datează din secolul al XV-lea, dar în ultimii ani încearcă să se facă cunoscut și ca „Orașul englez al cărților”, în

virtutea faptului că are o librărie mare, excelentă, în care se vând predominant cărți la mâna a doua, plus două librării mai mici. Găsești acolo un magazin bun cu echipament pentru drumeții, unul de scule excelent, niște cafenele și bufeturi – pe scurt, mai mult decât la ce te-ai aștepta într-o așezare mică și relativ izolată. În oraș exista o singură construcție cu adevărat urâtă – o clădire aparținând British Telecom. Mă întreb dacă a existat vreodată o companie care să aducă în lume mai multă urâtenie și nemulțumire generală decât BT. Să-mi explice cineva cum se face că BT nu e în stare să genereze un semnal de bandă largă dintr-un capăt în altul al unei încăperi din Hampshire, dar, dacă suni ca să faci o reclamație, ești pus instantaneu în legătură cu un ins țâfnos din Bangalore. Dar asta e, firește, o cu totul altă chestiune.

Am intrat într-o cafenea de pe strada principală ca să beau o cafea. Localul adoptase în mod evident pretenția de „oraș al cărților”, căci clienții aveau la dispoziție o serie de cărți de răsfoit în timp ce-și savurau consumația și-și refăceau forțele. Mi-a atras imediat atenția o carte cu coperte cartonate, intitulată *You Only Live Once*, de zeița numărul unu a Marii Britanii, Katie Price. Chiar dacă ai o singură viață, după cum observă cu atâta sagacitate doamna Price (constat că nu-i scapă mai nimic la capitolul probleme existențiale), evident că asta nu trebuie să te împiedice să scrii iar și iar despre ea. Cartea era, am aflat cu surprindere, a cincea ei autobiografie – realizare serioasă, dat fiind că are doar vreo douăzeci și cinci de ani, cred (deși unele părți ale ei ar putea fi ceva mai în vârstă). Pe lângă captivantele sale oferte autobiografice, doamna Price a scris și cinci romane. Toate astea se adaugă faptul că e la conducerea

unui imperiu internațional de afaceri și că înaintează în viață cu sâni ce cântăresc cel puțin treizeci de kile bucata.

You Only Live Once acoperea doar un fragment din viața plină și frământată a doamnei Price, însă părea să vorbească despre două căsătorii, niște copii și mai multe relații. Capitolul întâi, intitulat „Prea îndrăgostită”, părea să spună tot. Capitolul șase purta titlul mai interesant „Fă-mi căluțul roz”. (Habar n-am. Eu abia luasem micul dejun.) Cartea vorbea în principal despre căsnicia ei cu Alex Reid. Se cunoscuseră, cred, într-o junglă de la antipozi, în timpul participării la o emisiune de televiziune de la Channel 5 intitulată *Mănânc gănganii contra cost* (asta presupun pe baza fotografiilor). S-au căsătorit în februarie 2010 și au divorțat după unsprezece luni. Eu am avut bube care m-au ținut mai mult.

M-am uitat să văd cine publicase acest tezaur memorialistic de primă clasă. Era Random House, chiar editura mea. Făceam parte din familia lui Katie Price. Eram uniți la nivel corporativ. Dar am fost invitat la vreo petrecere de lansare? Am fost pe măsă!

Așadar, spre Yorkshire. Ador comitatul Yorkshire și pe locuitorii lui. Îi admir pentru stilul lor direct. Cum spuneam în *Însemnări de pe o insulă mică*, dacă vrei să-ți cunoști defectele, nu vei găsi nicăieri oameni mai săritori. Am locuit opt ani în Malhamdale, nu departe de locul în care mă aflu acum, și nu trecea aproape nici o zi fără ca vreun localnic aspru să nu-și facă timp ca să mă ajute să-mi identific un neajuns personal sau mai multe.

Iubesc regiunea Malhamdale și mi-e dor de ea, însă acum am decis, de dragul noutății, să vizitez părți din Dales pe care le

știam mai puțin, așa că m-am îndreptat spre Dentdale. În măsura în care a auzit cineva de Dentdale, atunci o știe ca una dintre principalele regiuni prin care trece celebra cale ferată Settle-Carlisle, care s-ar putea să fie cea mai pitorească și cea mai splendid de inutilă cale ferată construită vreodată în Anglia. A fost gândită în anii 1860 de James Allport, director general al Midland Railway, care voia o rută spre Scoția. Existau deja o rută pe coasta de est și una pe coasta de vest, așa că Allport a decis să meargă drept prin centru. Singurul traseu posibil era prin cea mai mohorâtă, mai izolată și mai pustie regiune a munților Pennini, pe o sută cincisprezece kilometri de relief extrem de neregulat și încrețit, un coșmar pentru ingineri. Proiectul presupunea construirea a paisprezece tuneluri, între care cel de la Blea Moor, lung de aproape doi kilometri și jumătate, și douăzeci și unu de viaducte, câteva de-a dreptul imense. Nimic din toate astea nu putea fi rentabil vreodată. Într-adevăr, când s-au dumirit în cele din urmă cât de nebunesc era proiectul, Allport și colegii lui au înaintat parlamentului o cerere pentru un aviz pentru abandonare – adică permisiunea de anulare a proiectului –, însă parlamentul le-a refuzat-o cu sadism.

Allport a încredințat construirea liniei unui tânăr inginer pe nume Charles Sharland. Despre Sharland nu se știe mai nimic, decât că provenea din Tasmania și că abia trecuse de douăzeci de ani. Imensitatea sarcinii care îl aștepta era aproape inimaginabilă, îngreunată și mai mult de privațiunile muncii grele în pustietate. Sharland dormea într-un vapor și deseori muncea ore la rând în ploaie torențială sau în ninsoare viscolită. Și mai remarcabil, a făcut toate astea suferind de tuberculoză acută. În mod inevitabil, boala l-a ajuns din urmă

și, cu lucrarea aproape încheiată, s-a retras la Torquay, la doar douăzeci și cinci de ani. La scurt timp după aceea a murit, fără să fi văzut măcar un tren circulând pe linia la construirea căreia contribuise. Sperasem să-i văd locuința când am ajuns la Torquay, dar se pare că Sharland a fost prea obscur ca să fi observat cineva unde se afla. Însă acum puteam cel puțin să-i văd calea ferată.

A fost inaugurată pe 1 mai 1876, o superbă nebunie de la bun început. Din motive practice, nici măcar nu se apropia suficient de comunitățile pentru deservirea cărora fusese construită. Gara Kirkby Stephen se află la doi kilometri și jumătate de satul Kirkby Stephen. Gara Dent se află la șase kilometri și jumătate de satul Dent și la o sută optzeci și doi de metri deasupra lui, pe o pantă abruptă.

Am parcurs traseul de câteva ori și priveliștile din acest capăt foarte auster al regiunii Dales sunt senzaționale, dar din tren nu poți să apreciezi cu adevărat ingineria. Pentru asta trebuie să stai lângă calea ferată. Oprisem acum la viaductul Dent Head și am coborât din mașină ca să arunc o privire. Viaductul are 180 de metri lungime și zece arcade și se înalță la treizeci de metri deasupra fundului văii. Când rostești aceste cuvinte, nu pare spectaculos de sus, dar când îl vezi tridimensional, e uluitor. A trebuit să dau capul pe spate într-atât încât m-am dezechilibrat și n-a lipsit mult să cad.

British Rail a încercat ani mulți să închidă linia și chiar a reușit s-o scoată din uz aproape complet. Gara Dent a fost închisă șaisprezece ani și multe alte gări au primit doar atenție minimă. Azi însă, această cale ferată e un model pentru ce se poate face cu puțin management și marketing inteligente. Acum circulă șapte trenuri pe zi în fiecare sens, iar numărul de

pasageri a crescut de la 90.000 în 1983 la uimitoarea cifră de 1,2 milioane în 2013.

Cea mai emblematică structură de pe linia Settle-Carlisle e viaductul Ribbleshead, care se întinde pe patru sute de metri deasupra văii unduitoare a râului Ribble. Are douăzeci și patru de arcade și punctul său cel mai înalt se situează la 32 de metri altitudine. British Rail a vrut ani la rând să-l închidă, din cauza costurilor, și să construiască un pod modern de oțel, paralel cu viaductul. Asta ar fi distrus, firește, o priveliște clasică din Yorkshire. Din fericire, rațiunea a învins, s-au găsit bani și viaductul a fost restaurat. Aceasta e esența problemei, desigur. Dacă ai o sumedenie de chestii vechi și frumoase și vrei să le păstrezi, trebuie să dai bani. Dacă nu plătești, nu le poți păstra. Cred că tocmai am descris Marea Britanie modernă.

Am mers mai departe prin zone rurale fermecătoare, pe drumuri liniștite. Șoseaua a urcat treptat la altitudine mai mare și peisajul a devenit mai mohorât și mai bolovănos, dar a rămas foarte frumos. Contrastul între văile verzi, cu cirezile de vite punctând drăguț pășunile, și munții singuratici, plini de șoaapte, care se înalță deasupra lor, dă acestui ținut un farmec perpetuu.

La Garsdale Head, un pas izolat, singuratic, am trecut pe lângă celebrul Moorcock Inn¹ (sau Nymphomaniac's Plea², cum îi spun în gând de fiecare dată), apoi am coborât spre satul Hawes, înțesat de turiști, unde am devenit primul om din istorie care îl străbate cu mașina fără a opri ca să se uite o oră în vitrinele magazinelor. De ce aleg oamenii să meargă acolo când există atâtea alte locuri în lume e un mister imposibil de elucidat. Am continuat spre Swaledale și Wensleydale, două dintre cele mai încântătoare văi din regiune. Am oprit la Thwaite și am mers pe jos până-n satul învecinat, Muker, și

înapoi pe o cărare printre pășuni cu vite, care, din fericire, nu m-au molestat. Apoi am mers cu mașina la Askrigg, care pe vremuri era plin de turiști și autocare pentru că era satul Darrowby din serialul *Toate viețuitoarele mari și mici*, dar acum pare destul de liniștit, ceea ce-l face probabil mult mai propice pentru locuit, dacă nu și pentru vânzarea de suvenire, ceaiuri și scândurele inscripționate cu sentimente menite să inspire.

La vreo opt kilometri după Askrigg se află cascada Aysgarth, un loc răsunător de frumos. Nu e chiar Niagara, ci o serie de cascade mai mici, acolo unde apele râului Ure trec peste mai multe praguri de roci calcaroase, însă lipsurile ei la capitolul dramatism sunt compensate de frumusețe, și mai e oricând plăcerea de a privi câte un idiot care cade în apă în timp ce încearcă să traverseze râul pășind pe bolovani ieșiți la suprafață. Un Țopârlan tânăr și gălăgios a căzut cu un pleoscăit cât am stat acolo, spre încântarea tuturor celor de față.

Într-un final am ajuns la Leyburn, un târg aglomerat, plin de mașini. Am oprit la un restaurant din piața centrală numit Penley's, unde am mâncat un sandwich cu pui și sos picant cajun la lipie și m-am întrebat ce cotă ar fi dat agenția de pariuri William Hill cu treizeci de ani în urmă ideii că, într-o bună zi, oamenii vor mânca așa ceva în orașelele din Yorkshire.

Leyburn nu e cea mai atractivă localitate, dar aici începe o potecă secretă minunată. În spatele magazinelor, la marginea de vest a pieței alimentare, e o râpă împădurită, numită Leyburn Shawl, care se întinde pe vreo trei kilometri deasupra Wensleydale, oferind priveliști de-a dreptul splendide. Legenda spune că și-a primit numele când Maria, regina Scoției, și-a pierdut acolo șalul încercând să fugă de la castelul Bolton din apropiere, unde a stat prizonieră șase luni, în 1568. Problema

cu povestea asta e că termenul *shawl* a fost consemnat pentru prima oară în limba engleză abia în 1662, când Maria nu mai avea de mult un gât în jurul căruia să înfășoare ceva. *Oxford English Dictionary* nu are o definiție pentru *shawl* ca formă de relief, o scăpare stranie, dar asta-i situația. Viața te dezamăgește amarnic uneori.

Dincolo de Shawl – ba chiar mult dincolo de – sunt un sat frumușel, Preston-under-Scar, și apoi silueta verticală solitară și surprinzătoare a castelului Bolton, care se ridică precum o uriașă piesă de șah uitată pe un deal. Din motive care-mi depășesc considerabil cunoștințele, castelul poartă numele Bolton Castle, în timp ce satul alăturat se cheamă Castle Bolton. Castelul Bolton datează de la sfârșitul secolului al XIV-lea și e impresionant într-un mod oarecum auster. Taxa de intrare la castel era de 8,50 de lire, mai mult decât eram dispus să plătesc cu un multiplu de circa patru. În plus, timpul mă presa. Castelul era mult mai departe de Leyburn decât îmi aminteam. Îmi luase aproape două ore să ajung acolo, ceea ce însemna că aveam să mă întorc la mașină abia după ora cinci după-amiaza, după care trebuia să mai conduc cam o oră. Această mică excursie secundară, splendidă cum era, mă costa ora în care cârciumile fac reducere de preț. Așadar, cu o oarecare iuțeală în pas, mi-am luat rămas-bun de la castelul Bolton și am pornit vioi înapoi spre Leyburn și spre devotata mea mașină închiriată.

Am petrecut noaptea la Barnard Castle, un târg plăcut situat pe râul Tees, în comitatul Durham. Am ajuns mult prea târziu ca să vizitez faimosul Muzeu Bowes și am fost dezamăgit. În schimb, m-am plimbat prin oraș în timp ce se lăsa întunericul și l-am găsit cu totul agreabil. Am observat cu interes că C.

Northcote Parkinson s-a născut pe Galgate nr. 45, fapt comemorat printr-o placă pe zidul casei. Nimeni n-a exploatat vreodată o singură idee mai energic și cu mai mult succes decât el. E celebru pentru afirmația „Munca se extinde ca să umple timpul disponibil pentru finalizarea ei”, cunoscută acum ca legea lui Parkinson. Ea fost elucidată inițial într-un eseu comic pe care l-a scris pentru *The Economist* în 1955, când era profesor la Universitatea Malaya din Singapore. Parkinson a dezvoltat apoi eseul într-o cărțuie, intitulată *Parkinson's Law*, care a devenit bestseller mondial, îmbogățindu-l și aducându-i mai multă faimă decât merită un om pentru că i-a venit o idee relativ evidentă. A fost azi profesor invitat la Harvard și la Universitatea California, Berkeley și a întreprins numeroase turnee de prelegeri, lungi și profitabile. A scris multe alte cărți, inclusiv niște romane, deși nici una dintre celelalte creații ale lui nu s-a bucurat de un succes comparabil cu cel al *Parkinson's Law*. Chiar și așa, a câștigat atâția bani, încât a trebuit să se mute la Guernsey ca să nu plătească impozite. A murit în 1993, la optzeci și trei de ani, fără să fi făcut nimic interesant în ultimii treizeci și cinci. Chiar și așa, *Dicționarul Oxford al biografiilor naționale* îi alocă 1.500 de cuvinte, pe când bietului Charles Sharland, părintele uitat al căii ferate Settle-Carlisle, nu-i alocă nici unul. Imaginați-vă cam cum vine asta.

Barnard Castle are numeroase cârciumi, majoritatea cu un aspect destul de promițător. Am intrat la Old Well Inn ca să beau ceva înainte de cină și trebuie să spun că mi s-a părut deosebit de simpatică. Lângă masa mea se afla un număr recent dintr-o revistă specializată intitulată *Pub and Bar*, pe care am citit-o cu interes și apoi cu admirație, căci nu era numai captivantă, ci și ortografiată corect – și cât de des se poate spune

asta în ziua de azi? M-a cucerit în mod special un articol despre o cârciumă numită White Post, situată pe Rimpton Hill, la granița dintre comitatele Dorset și Somerset. Granița trece drept prin mijlocul barului. Înainte, când cele două comitate aveau legi diferite privind autorizațiile de funcționare, oamenii trebuiau să se mute dintr-o parte a încăperii în cealaltă la ora zece seara, ca să continue să bea legal alcool până la zece și jumătate. Nu știu de ce, dar am simțit o oarecare nostalgie după vremurile apuse.

Apoi am mers la un restaurant indian, am mâncat curry și în următoarele zece ore m-au trecut cu totul alt fel de senzații. Nu pot să spun că am delirat, dar am avut niște vise ciudate. La un moment dat, m-am trezit având în minte o idee pe care am crezut-o sincer genială și originală și am scris-o în carnetul de pe noptieră, apoi am uitat de ea.

Dimineață, am redescoperit-o când îmi făceam bagajul. Suna așa: „Partea bună e că Jimmy Savile³ nu se mai scoală din morți”.

Dacă ideea avea și o parte proastă, mă tem că n-am apucat s-o notez.

¹. „Hanul Cocoșul-de-Munte”, dar și, după cum se pronunță, „Să intre scula maurului”.

². „Rugăciunea nimfomanei”.

³. Sir James Wilson Vincent Savile (1926-2011), om de televiziune și de radio englez, implicat în strângeri de fonduri în scop caritabil. După moartea sa i s-au adus sute de acuzații de molestare sexuală din partea unor victime minore.

Capitolul 25

Durham și nord-estul

I

Chiar lângă intrarea în stația de metrou Gloucester Road, în Londra, se află un spațiu deschis în mijlocul căruia era pe vremuri un ghiveci mare. Ghiveciul conținea niște arbuști rezistenți și era înconjurat de un zid de câteva palme înălțime, pe care oamenii se puteau așeza ca să mănânce un sendviș sau să-și aștepte prietenii. Nu era senzațional, dar era plăcut.

Dar într-o zi, consiliul municipal a luat ghiveciul de acolo, transformând spațiul deschis într-un fel de paletă aridă. La scurt timp după asta, trecând pe acolo, am văzut doi angajați ai consiliului, cu veste galben-intens, în pustiul proaspăt creat, luând niște notițe. I-am întrebat de ce au luat ghiveciul și mi-au spus că municipalitatea nu mai are resursele necesare pentru a gestiona ghivece cu plante. Și mi-am zis: chiar aici să fi ajuns, în starea asta ieftină și deprimantă din care nu mai ieșim, încât nu ne mai permitem nici măcar niște tufe-ntr-un ghiveci?

Încă nu uitați de ideea asta în timp ce gonim spre nord, spre frumosul și vechiul oraș Durham, și ne oprim în fața maiestuoasei hardughii de piatră care e catedrala Durham. Odată am petrecut o dimineață plăcută făcându-i turul, condus de arhitectul catedralei, Christopher Downs. Sincer, am fost

puțin surprins să descopăr că o catedrală, chiar dacă e măreață și veche, are nevoie de un arhitect cu normă întreagă, dar așa stau lucrurile. E în firea clădirilor vechi să vrea să se năruie și au nevoie de atenție permanentă ca așa ceva să nu se întâmple. De pildă, piatra nu e nici pe departe veșnică, așa cum s-ar putea crede. Chiar și piatra mai dură tinde să se crape și să se fărâmițeze după două sute de ani în care o bat vântul și ploaia. Când se ajunge la așa ceva, mi-a spus Christopher, zidarii sparg cu grijă piatra veche, o scot și bagă în locul ei una nouă. Asta m-a nedumerit. Am întrebat de ce nu scot pur și simplu piatra veche și n-o întorc cu altă față spre exterior.

M-a privit surprins de naivitatea mea în materie de arhitectură și mi-a explicat: „Pentru că pietrele au doar cincisprezece-douăzeci de centimetri grosime”. A reieșit că zidurile catedralei Durham nu sunt din blocuri de piatră, cum bănuisem vag întotdeauna, ci sunt alcătuite dintr-un înveliș exterior, de cincisprezece-douăzeci de centimetri grosime și un înveliș interior de o grosime similară, între care se află un spațiu de un metru și jumătate grosime umplut de constructori cu pietriș și moloz, legate printr-un fel de mortar cleios, asemănător cimentului.

Așadar, catedrala Durham, asemenea tuturor marilor construcții străvechi, e practic doar un morman uriaș de moloz, a cărui formă e menținută de două straturi subțiri de piatră finisată. Dar – și aici intervine partea cu adevărat remarcabilă –, pentru că mortarul cleios se afla între două straturi exterioare impermeabile, aerul nu ajungea la el, așa că avea nevoie de foarte mult timp – patruzeci de ani, mai exact – ca să se usuce. Pe parcursul uscării lui, întreaga structură se lăsa puțin câte puțin, ceea ce însemna că zidarii catedralei trebuiau

să construiască tocurile ușilor, buiandrugii și astfel de lucruri în unghiuri ușor ascuțite, astfel încât să se alinieze corect cu timpul. Și exact asta s-a întâmplat. După patruzeci de ani în care s-a lăsat cu încetinitorul, clădirea s-a stabilizat într-o poziție orizontală impecabilă, pe care și-o păstrează de atunci. Pentru mine e ceva pur și simplu uluitor – ideea că oamenii aveau prevederea și dăruirea necesare să asigure o perfecțiune pe care ei poate că nu apucau s-o mai vadă.

Bineînțeles, nu sunt un expert în domeniu, dar cred că în ziua de azi suntem mult mai bogați decât în secolul al XI-lea, și totuși, pe atunci se găseau resurse pentru a ridica o construcție splendidă și eternă precum catedrala Durham, iar azi nu ne permitem să ținem șase tufe într-un ghiveci. După părerea mea, ceva nu e deloc în regulă aici.

Sunt subiectiv, dar cred că Durham s-ar putea să fie cel mai drăguț oraș de mărime medie de pe planetă. E prietenos, conceput cu minte, conservat cu grijă, foarte frumos. Am făcut niște afirmații favorabile despre Durham în *Însemnări de pe o insulă mică* și universitatea mi-a acordat un titlu onorific. Când m-am dus să accept titlul, am mai spus câteva lucruri plăcute și m-au făcut cancelar. Asta-i genul meu de oraș.

Funcția de cancelar universitar e una pe care n-o înțelege aproape nimeni din afara lumii universitarilor britanici. Când eroul și prietenul meu sir Kenneth Calman, pe atunci vicecancelar la Durham, m-a invitat în 2005 să-mi asum rolul respectiv, prima mea întrebare a fost:

— Ce face un cancelar?

— Ah, a zis el pe un ton de înțelepciune jovială, un cancelar e cam ca un bideu. Toată lumea e încântată să-l aibă, dar

nimeni nu prea știe la ce folosește.

Cancelarul e șeful nominal al unei universități, dar în practică n-are nici un rol, nici o putere, nici un rost. Universitatea e condusă de fapt de vicecancelar.

— Misiunea ta, mi-a spus Ken, e să fii inofensiv și amiabil și să prezidezi ceremoniile de absolvire de două ori pe an.

Așa că asta am făcut vreme de șase ani și mi-a plăcut foarte mult. Mi-am dat seama că parcă aș fi fost – puțin – ca regina-mamă și Moș Crăciun în același timp.

Britanicii fac multe lucruri remarcabil de bine și deseori par că nu-și dau seama deloc de treaba asta, afirmație mai valabilă în privința învățământului superior decât în oricare alta. Să comparăm situația universităților britanice cu cea a universităților americane. După cum se știe, universitățile americane beneficiază de niște bugete uluitoare. Fondul Universității Harvard e de 32 de miliarde de dolari – mai mult decât produsul intern brut al majorității țărilor. Yale are un fond de 20 de miliarde de dolari, Princeton și Stanford – 18 miliarde de dolari fiecare și așa mai departe, lista e foarte lungă.

În Iowa, statul meu natal, Grinnell, un colegiu de arte liberale drăguț și eminent respectabil, dar de care n-a auzit mai nimeni din afara Midwestului, are 1.680 de studenți și un fond de 1,5 miliarde de dolari – adică mai mult decât toate universitățile britanice luate laolaltă, minus Oxford și Cambridge. În total, optzeci și una de universități americane au fonduri de minimum un miliard de dolari.

Și astea sunt doar fondurile. Ele nu includ sumele uriașe pe care le încasează din taxe de școlarizare și programe sportive și multe altele. Știați că Universitatea Statului Ohio încasează 115

milioane de dolari pe an prin programele sale sportive, din care circa 40 de milioane – mi-e chiar rușine s-o spun – vin sub formă de donații? Chiar așa. Oamenii dau 40 de milioane de dolari anual echipei de fotbal a Universității Statului Ohio ca să poată atrage jucători mai buni – și, ce știu eu, majorete mai bune. 40 de milioane de dolari e aproximativ echivalentul fondurilor totale ale Universității Exeter din Marea Britanie. Doar douăzeci și șase de universități britanice au fonduri totale ce depășesc suma donată anual echipei de fotbal a Universității Statului Ohio.

Am devenit interesat de toate acestea atunci când am stat la un dineu alături de cineva care se ocupa cu strângerea de fonduri pentru Universitatea Virginia și care a menționat, de parcă ar fi fost cel mai firesc lucru din lume, că tocmai demaraseră o campanie pe cinci ani pentru strângerea a trei miliarde de dolari. În acest scop, universitatea angajase o echipă dedicată strângerii de fonduri alcătuită din două sute cincizeci de persoane. Șeful departamentului era plătit cu 500.000 de dolari pe an – mai mult decât orice angajat al universității, cu excepția antrenorului de fotbal. Pe scurt, Universitatea Virginia devenise o mașinărie redutabilă de strâns bani.

Și-a atins ținta, o realizare remarcabilă, dar să vă mai spun ceva. Potrivit clasamentului mondial *Times Higher Education* din 2014 (considerat în general cel mai exigent în materie), Universitatea Virginia se plasează pe locul 130 în rândul universităților lumii. Optsprezece universități britanice cu finanțare mult mai modestă ocupă poziții superioare. Pe scena mondială, potrivit *Times Higher*, Virginia se află cam la același nivel cu Universitatea Lancaster din Marea Britanie, al cărei

fond e de o miime din cel al Universității Virginia. E extraordinar, nu?

Și e cu atât mai extraordinar când te gândești că, în ciuda finanțării mereu modeste, Marea Britanie are în continuare trei dintre primele zece cele mai bune universități din lume și 11 dintre primele 100 cele mai bune. Altfel spus, Marea Britanie are 1% din populația lumii, dar 11% dintre cele mai bune universități și generează aproape 12% din totalul citărilor academice și 16% din cele mai citate studii.

Mă îndoiesc că există în țară vreun alt domeniu al activității umane care să genereze mai multe beneficii de talie mondială cu mai puține investiții financiare decât învățământul superior. Poate că nu există lucru mai remarcabil în Marea Britanie de azi.

Una dintre cele mai bizare experiențe din câte am avut vreodată s-a produs într-un loc străvechi și nobil, numit podul Elvet, în Durham; uitasem de ea cu totul, dar mi-am amintit-o acum, în timp ce-l străbăteam agale, în drum spre catedrală. Podul Elvet datează din secolul al XII-lea și, fiind îngust și atât de vechi, e închis traficului auto. L-am trecut adesea când veneam la Durham pentru Congregations, cum sunt numite săptămânile în care au loc ceremoniile de absolvire, fiindcă se află între hotelul meu și catedrală, locul desfășurării acestor ceremonii, într-o atmosferă emoționantă de fast și strălucire.

Într-o dimineață, pe când mă grăbeam spre catedrală pentru prima ceremonie, am simțit nevoia stranie să mă uit peste parapetul podului. N-am idee de ce. Direct sub mine, la vreo zece, cincisprezece metri mai jos, două mame tinere cu cărucioare stăteau la taclale pe o cărare, lângă apele iuți și

umflate de ploi ale râului Wear. Copilul uneia dintre ele abia începuse să meargă. Chiar când m-am uitat în jos, copilul, neobservat, a pășit spre o rampă pentru bărci de lângă ei. A fost un pas prea mare pentru el, așa că s-a dezechilibrat și a căzut în apă. S-a scufundat complet, apoi a apărut la suprafață pe spate, încă puțin acoperit de apă, părând extrem de surprins. Eram exact în raza lui vizuală. Privirile ni s-au întâlnit – am împărtășit acel moment neașteptat. Băiețelul era într-un vârtej adăpostit de rampă și câteva clipe a stat pe loc, dar apoi a început să se rotească foarte lent și să se îndrepte spre mijlocul râului, ca și cum l-ar fi tras un curent.

Toate astea s-au întâmplat într-o clipită, însă pentru mine, și cred că și pentru copil, s-au derulat cu un fel de încetinitor paralizant, în tăcere deplină. Priveam cum un băiețel se apropia de moarte, iar fața mea avea să fie ultima pe care o vedea. Cum să-ți petreci restul vieții cu o asemenea imagine?

Și atunci, subit și miraculos, timpul real și-a reintrat în drepturi și lumea a redevenit zgomotoasă. Am strigat, mama copilului s-a uitat spre el în aceeași clipă și, cu un țipăt, s-a repezit la marginea apei și l-a înșfăcat înainte ca râul să-l ia. Mama și prietena ei se agitau în jurul băiețelului, dar mi-am dat seama că era teafăr. După câteva clipe, prietena a ridicat privirea și mi-a transmis prin semne că totul era în regulă și un fel de „mulțumesc”. Nu mai puteam face nimic și eram oricum în întârziere, așa că i-am făcut cu mâna la rândul meu și mi-am văzut de drum.

Nu sunt o persoană religioasă, dar trebuie să spun că pare ușor nefiresc că tocmai în dimineața aceea m-am uitat peste parapetul podului, la momentul potrivit. Am menționat întâmplarea, la prânz, unuia dintre enoriașii catedralei, iar el a

dat din cap cu înțelepciune și a arătat cu un deget spre cer, în semn de „A fost mâna lui Dumnezeu, bineînțeles”.

Am încuviințat din cap, n-am zis nimic, însă m-am întrebat: „Și atunci, de ce l-a împins Dumnezeu în apă?”.

Dincolo de podul Elvet, o stradă pavată, numită Bailey, duce la Palace Green, o imensă piață acoperită cu gazon, la un capăt al căreia se înalță catedrala ca un munte de piatră fasonată, iar la celălalt, ca o santinelă, castelul Durham, ce aparține acum universității. Am intrat în catedrală pe ușile ei imense de stejar și, cred că pentru a două sute cincizecea oară, am fost copleșit de grandioarea ei. Neîndoielnic, se numără printre cele mai grandioase și mai impresionante spații din lume.

La capătul de est al catedralei, în Capela celor Nouă Altare, se află o imensă fereastră circulară, care-ți taie respirația, cu o circumferință de douăzeci și șapte de metri, un caleidoscop gigantic de vitralii de o intensitate aproape lichidă, fixate prin cele mai delicate ornamentații de piatră. Odată cineva din personalul catedralei mi-a spus că, în urmă cu ceva timp, alcătuind un program de întreținere, o echipă de conservare a măsurat toate fațetele ferestrei și a trimis cifrele la o firmă de construcții ca să fie analizate de un supercomputer. După trei săptămâni au primit un mesaj urgent: „Orice ați face, nu construiți fereastra aceea!”.

Când l-am cunoscut pe Christopher Downs, arhitectul, l-am întrebat de povestea asta și mi-a zâmbit înțelegător. Nu există dovezi că povestea ar fi reală, dar, în esență, nu minte. Nimeni n-ar îndrăzni azi să construiască o asemenea fereastră. E la limita absolută a toleranței inginerești, mi-a spus. „Cumva, fără

computere și instrumente sofisticate, au știut exact până unde pot să forțeze lucrurile. De fapt, e un lucru miraculos.”

Am aruncat acum o privire prin catedrală, apoi m-am plimbat prin curtea interioară desăvârșită – numită aici Colegiul – și apoi pe Bailey și mai departe, pe o cărare printr-o pădurice, până la un alt punct de referință, podul Prebend. Acesta e, neîndoielnic, una dintre cele mai fermecătoare priveliști din Anglia, cu catedrala sus și râul, liniștit și verde, lunecând mai la vale. Panorama e aproape neschimbată de când a imortalizat-o într-o pictură celebră J.M.W. Turner, în 1817.

Oamenii vin de pretutindeni ca să se minuneze de catedrală și să se bucure de aceste priveliști, fără să se gândească deloc că nici un crâmpei din ceea ce văd nu se întreține de la sine. Podul Prebend face parte din domeniul catedralei. Acum vreo doi ani i s-a evaluat uzura structurală. Parohul catedralei, Michael Sadgrove, mi-a spus că doar schelele vor costa 100.000 de lire. L-am întrebat cât donaseră vizitatorii catedralei. Mi-a spus că, în medie, un vizitator lasă 40 de penny. Mai bine de jumătate dintre vizitatori nu lasă absolut nimic.

Trebuia să mă grăbesc mai departe, spre Newcastle, ca să particip la un dineu și apoi la o drumeție în scop caritabil, în beneficiul Institutului de Nord de Cercetare asupra Cancerului (INCC), o organizație eroică de care am aflat prin Jon Davidson, vechiul meu prieten care m-a forțat la un marș prin Lake District în 2010, cu prilejul drumeției sale caritabile de pe o coastă pe cealaltă a Marii Britanii. Institutul e condus de profesorul H. Josef Vormoor, care poartă distincția „Profesor sir

James Spence” în pediatrie la Universitatea Newcastle și e unul dintre cei mai mari specialiști britanici în oncologie pediatrică.

Mă gândeam la Josef pentru că-n drum spre Newcastle am ascultat știrile la Radio 4 și am auzit că David Cameron și-a reînnoit promisiunea fermă de a reduce numărul imigranților în Marea Britanie. Asta mă face de fiecare dată să ciulesc urechile, pentru că, desigur, eu însumi sunt imigrant. La fel și Josef. E din Germania. Soția lui, Britta, e tot din Germania și e chiar mai fermecătoare decât Josef. E medic de familie. Aș vrea să fie medicul meu de familie, căci e deșteaptă și bună. Iar acum iată ce mă scoate din minți.

Dacă Josef și Britta ar pleca mâine acasă, guvernul ar consemna faptul ca pe un câștig pentru țară. Cifra imigrației în Marea Britanie s-ar micșora cu doi și, ca urmare, țara ar mai face un pas minuscul în direcția nu știu cărei idei de perfecțiune. Cel mai inteligent om pe care-l cunosc e Carlos Frenk de la Universitatea Durham. Se numără printre cei mai mari cosmologi din lume. Atrage la catedra lui cele mai mari talente. Carlos e din Mexic. Se trage dintr-o familie fabulos de bogată; nu se află în Marea Britanie pentru că asta-l îmbogățește. Ar putea să predea la Harvard sau la Caltech sau oriunde, dar îi place la Durham. Dacă ar pleca mâine, și faptul ăsta ar fi consemnat drept un câștig net pentru țară. Chiar trebuie să explic că e o nerozie?

Nu sugerez că Marea Britanie n-ar trebui să-și controleze cifra populației. Spun doar că acest proces ar trebui să implice ceva mai mult decât o simplă numărătoare a capetelor. Soția lui Jon Davidson, Donna, vine și ea din America. Și ea e deosebit de plăcută și foarte talentată. Participă la proiectarea unor centre turistice în lumea întreagă, lucrând pentru o firmă americană,

așa că aduce dolari economiei britanice și, nu întâmplător, în timpul liber strânge sume mari de bani pentru Institutul de Nord de Cercetare asupra Cancerului. Există nenumărați oameni ca noi. Toți ne aflăm aici pentru că ne place țara sau suntem căsătoriți cu britanici sau și una, și alta. Dacă-mi permiteți s-o spun, Marea Britanie e ceva mai cosmopolită, poate chiar ceva mai dinamică și mai productivă, uneori chiar mai adorabilă și splendidă pentru că ne aflăm noi aici, pe teritoriul ei. Dacă credeți că singurii oameni care ar trebui să existe în țara voastră sunt aceia pe care-i produceți voi înșivă, sunteți niște idiști.

Și, apropo, noi toți lăsăm mai mult de 40 de penny în cutiile milei din catedrale.

În seara aceea am participat la un foarte plăcut dineu în scopul strângerii de fonduri pentru INCC, la care o doamnă încântătoare din familia care deține magazinele de îmbrăcăminte Barbour a făcut o donație extrem de mărinimoasă, așa că propun să cumpărăm toți ceva de la Barbour cât de curând, iar a doua zi am plecat pe proprietatea Blagdon Hall, gazda drumeției în scop caritabil.

Blagdon Hall e reședința strămoșească a vicontilor de Ridley. Viconte actual e scriitorul și sufletul bun mai bine cunoscut lumii drept Matt Ridley. Îl știam pe Matt de ani buni, dar foarte mult timp n-am avut idee că era viconte în așteptare. Abia când l-am vizitat la el acasă pentru prima oară și l-am găsit la intrarea într-o clădire cam de mărimea liceului meu am realizat că provine dintr-un mediu în care se bucură de unele privilegii.

Când era mai tânăr, Matt a lucrat ca ziarist la *The Economist* și o vreme a fost corespondent în America. Mi-a spus că odată

călătorise în Iowa la întrunirile preelectorale pentru numirea candidaților și, cazându-se la un motel, observase pe peretele din spatele recepției o reproducere după un tablou ce înfățișa o reședință engleză de țară din secolul al XVIII-lea. Tabloul îi era grozav de familiar lui Matt, căci subiectul său era Blagdon. Originalul se afla în casa lui. I-a spus tinerei recepționere: „Probabil că nu mă credeți, dar aceea e casa mea”. Ea a aruncat o privire spre reproducere și apoi s-a uitat la el ca și cum i-ar fi spus că locuia în castelul lui Tinker Bell de la Disneyland, a finalizat procesul de cazare fără nici o referire la comentariul lui.

Soția lui Matt, Anya, și ea plăcută și cu un creier asemenea unui server, e specialistă de frunte în neuroștiințe la Universitatea Newcastle. Și ea e americană. Fiul lor, Matthew, student la Cambridge, s-a numărat printre membrii echipei câștigătoare a concursului „University Challenge” de anul trecut, așa că, evident, și el e teribil de deștept, la fel și fermecătoarea lor fiică, Iris. Copiii sunt britanici, însă jumătate din creierul lor și, sincer, cam trei sferturi din înfățișare sunt americane.

Și chiar nu mai spun nimic pe acest subiect.

Drumeția a avut un mare succes, ca de fiecare dată, și a fost foarte plăcută, dar mai ales încurajatoare, pentru că aproape toți participanții erau afectați de cancerul la copii, ca părinți, frați sau victime. Nu e nevoie să vă spun cum a decurs drumeția, pentru că sunt sigur că ați participat și voi la câteva asemenea drumeții. Care britanic n-a participat? Dar poate că nu vă dați seama cât de neobișnuite sunt ele în lumea largă. Când ne-am mutat la New Hampshire, în 1995, și am aflat că

una dintre noile noastre vecine urma să participe la Maratonul Boston, i-am spus: „A, te sponsorizez!” și asta a părut s-o îngrozească. Credea că-i propun s-o sponsorizez cum ar sponsoriza-o Nike sau Adidas, ca o propunere comercială, și că mă așteptam să poarte pe piept și pe spate câte un panou pe care să scrie „Cumpărați cărțile lui Bill Bryson” sau așa ceva. Ideea de a alerga ca să strângi bani în scopuri caritabile era cu totul necunoscută.

Așa că asta e încă un lucru mărunț care face din Marea Britanie o țară aparte. Asta și faptul că are un număr considerabil de imigranți cât se poate de în regulă.

A, și mai e ceva: o sculptură gigantică, intitulată Northumberlandia, proiectată de artistul Charles Jencks și ridicată pe un teren donat de familia Ridley, care a asigurat și o parte din finanțare. Matt m-a dus s-o văd imediat după o drumeție anterioară. Se mândrește foarte mult cu ea, și pe bună dreptate. E o creație absolut minunată. E silueta imensă a unei femei culcate pe spate, lungă de patru sute de metri și înaltă de treizeci, realizată din pământ excavat din exploatarea miniere de cărbune de pe proprietățile Ridley, acoperit cu iarbă și străbătut de poteci.

Dimensiunile ei sunt năucitoare. „E cea mai mare reprezentare a unei femei din lume”, mi-a spus Matt. E minunat s-o privești, dar și o plăcere să te plimbi pe ea. Există cărări ce duc la creștetul capului, pe culmile gemene ale sânilor, de-a lungul brațelor, pe coapsele ierboase. E pur și simplu splendidă, cel mai reușit lucru din câte am văzut de ceva vreme.

Mi-ar fi plăcut foarte mult să petrec niște ore cățărându-mă iar pe Northumberlandia, dar trebuia să mă îndrept în altă

parte. Era timpul să plec spre Scoția. Aventura mea engleză se apropia de sfârșit.

II

Am înnoptat la North Berwick, 145 de kilometri de Newcastle spre nord, binișor în interiorul Scoției. Plănuiam ca dimineața să merg la Edinburgh, apoi să înaintez spre nord, prin munții Cairngorms, până la Inverness, iar de acolo, mai departe, la Ullapool și Cape Wrath. Nu prea aveam timp să zăbovesc – sezonul pentru Cape Wrath, atât cât e, se apropia de sfârșit –, însă așteptam cu mare nerăbdare să străbat Highlands cu mașina. E ciudat că nu se poate spune exact unde începe și unde se termină regiunea scoțiană Highlands, însă vine un moment în care lumea se umple cu un aer curat, scânteietor, munții capătă un fel de semetie violacee și știi că ai ajuns. Asta abia așteptam.

North Berwick e confundat uneori cu Berwick-upon-Tweed, dar e un cu totul alt oraș, la 65 de kilometri spre nord, la gura de vărsare a râului Forth. Nu știam nimic despre el, am ajuns acolo pur și simplu pentru că se afla, convenabil, în drumul spre Edinburgh. Ei bine, e fermecător – un oraș de coastă prosper și atractiv, cu un renumit teren de golf pe țărmul oceanului, frapant de asemănător cu cel de la St Andrews. Mi-a plăcut mult.

Mi-am lăsat bagajul la un hotel, apoi m-am plimbat prin oraș. Am intrat în Ship Inn, un bar agreabil, și am citit numărul din ajun al *East Lothian Courier*, pe care l-am găsit pe o masă. Conținea un reportaj interesant despre o operațiune recentă de

strâns gunoaie, acțiunea unei organizații numite Forth Coastal Litter Campaign. FCLC nu numai că strânge minuțios gunoaie – bravo lor –, ci se pare că le și inventariază după aceea. În total, în această acțiune recentă a colectat peste cincizeci de mii de gunoaie, între care cincizeci și cinci de pocnitori festive, douăzeci și trei de jaloane rutiere, douăsprezece periute de dinți, patruzeci și trei de mănuși chirurgicale și cincisprezece pungi de colostomie. Pungile de colostomie m-au pus pe gânduri. Cum se explică? A aruncat cineva pungi de colostomie cu cincisprezece prilejuri diferite sau a fost o petrecere a utilizatorilor de pungi de colostomie sau, poate, o excursie anuală? Dacă ultima variantă e cea corectă, explică ea și pocnitorile festive? Din păcate, *Courier* nu preciza.

Paginile de știri ale ziarului erau pline cu articole despre bătaii în cârciumi – cinci pe o pagină, doar din această zonă –, dar în rest era vorba numai despre expoziții de flori și alergări de plăcere și oameni care se rad pe cap în scop caritabil. Nu mai văzusem niciodată atâtea acte de bunătate și de violență coexistând într-una și aceeași localitate. Când m-am dus să-mi iau o a doua halbă, am făcut stânga-mprejur și-n spatele meu un individ aștepta să-mi ia locul la bar. Ne-am angajat în acel mic dans la dreapta și la stânga, în care îi tot tai neintenționat calea celuilalt. Am zâmbit neputincios, cum se face, iar el s-a uitat la mine ca și cum se gândea să mă bage cu capul prin zid. Asta e, constat, problema cu Scoția. Nu știi niciodată dacă următorul om pe care-l întâlnești se va oferi să-ți doneze din propria măduvă osoasă sau să-ți tragă un șut în coaie.

După aceea am cinat la un restaurant thailandez de pe strada principală, apoi am coborât pe faleză și am privit spre insulele presărate în apropierea coastei. Se spune că una dintre

ele, Fidra, i-a inspirat lui Robert Louis Stevenson *Insula comorilor*. Evident, a petrecut mult timp în copilărie în orașul ăsta. Priveliștea era încântătoare. N-am văzut nici o pungă de colostomie.

Cum stăteam așa, m-am speriat de-a dreptul fiindcă mi-a sunat telefonul. Era soția mea, care mi-a spus că aveam o problemă acasă. Nu vă pot spune despre ce era vorba. Eram implicat într-un litigiu în America – dădusem pe cineva în judecată – și, ca parte din înțelegerea la care am ajuns ulterior, am acceptat să nu discut chestiunea. Dar intervenise ceva și trebuia să plec acasă. Highlands trebuia să mai aștepte.

Capitolul 26

Spre Cape Wrath (și mult mai departe)

I

Te confrunți cu două dificultăți când vrei să ajungi din sudul Angliei la Cape Wrath. Prima e să ajungi din sudul Angliei la Cape Wrath. E cale lungă, înțelegeți – 1.126 de kilometri de la ușa mea, conform Google Maps –, și presupune cel puțin o călătorie cu trenul, una cu mașina, una cu feribotul peste strâmtoarea însingurată Durness și un drum hurducăit cu microbuzul prin pustietate. Așadar, partea logistică necesită oarecare organizare.

Al doilea aspect al demersului, și mai neliniștitor, e să-ți dai seama dacă poți sau nu să ajungi acolo. Pagina web a Cape Wrath subliniază că traversarea cu feribotul depinde de capriciile mareelor și ale vremii, ambele putând fi turbulente și extreme în această parte a Scoției. Totodată, întreaga peninsulă Cape Wrath se închide periodic, fără cine știe ce înștiințare, se pare, când Ministerul Apărării, care deține acolo 10.000 de hectare, le folosește pentru exerciții de tragere și de aruncat chestii în aer. În plus, serviciile de transport cu feribotul și cu microbuzul se închid jumătate de an. Dacă pierzi ultimul

feribot de toamnă, trebuie să-l aștepți șase luni pe următorul, primăvara.

Sperând să introducă puțină certitudine în ecuație, soția mea a sunat să-mi facă rezervare.

— Nu facem rezervări, i-a spus bărbatul.

— Dar el vine de departe, a zis ea.

— Toți cei care ajung aici vin de departe, a precizat omul.

— Ei bine, ce șanse are să urce la bord dacă se prezintă pur și simplu la îmbarcare?

— A, ar trebui să fie în regulă, a spus el. În momentul de față nu suntem chiar așa de aglomerați. Mă rog, în cele mai multe zile nu suntem. Câteodată suntem.

— Nu știu ce să înțeleg.

— Dacă sosește devreme, ar trebui să fie în regulă.

— Cât de devreme?

— Cu cât mai devreme, cu atât mai bine, a zis omul. La revedere!

Și a închis.

Așa se face că într-o seară ploioasă de duminică, vag neliniștit, fără certitudinea că voi ajunge acolo unde voiam să ajung până la urmă, mergeam pe lângă celebrul și impunător de lungul tren Caledonian cu cușete, în gara Euston din Londra, căutând vagonul K și cușeta micuță care avea să-mi fie cămin în acea noapte și mijlocul de transport spre nordul îndepărtat al Scoției.

Trenul, trebuie să spun, văzuse și zile mai bune. De fapt, ca să fiu sută la sută sincer, trecuse cu niște kilometri de punctul în care își depășise puțin vremurile de glorie, dar era curat și rezonabil de comod, iar personalul era prietenos. Conform unei broșuri lăsate pe pat, compania va achiziționa șaptezeci și cinci

de vagoane de dormit noi în 2018, dar între timp face alte câteva mici îmbunătățiri. Broșura preciza cu deosebită mândrie că toate așternuturile au fost „împrospătate”. Nu știu ce anume vrea să spună cu asta; mie unul, „împrospătat” îmi pare a fi cel puțin cu o treaptă mai jos de „spălat”, dar poate că interpretăm greșit.

Am mers în vagonul-restaurant ca să beau ceva. Acolo se aflau deja șase persoane. M-am uitat într-un mic meniu proptit pe masa mea. Întreaga ofertă era scoțiană și câtuși de puțin atrăgătoare pentru cineva din Iowa. (Cred că pot să vorbesc în numele întregului meu stat în chestiunea asta.) Variantele pentru cină cuprindeau haggis¹, napi și cartofi, iar între gustări se numărau prăjituri Tunnock, chipsuri cu aromă de haggis și Mrs. Tilly's Scottish Tablet, ceea ce mie unul nu-mi evoca deloc ceva de mâncare, ci mai degrabă ceva ce pui într-un lighean cu apă caldă ca să-ți îmbăiezi picioarele când te dor. Îmi închipui că fâsâie și generează râuri de bule gădilicioase. Băuturile erau și ele scoțiene toate, chiar și apa. Am comandat o bere Tennent's.

Poate că e periculos să tragi prea multe concluzii privind caracterul și intențiile unui popor pe baza unui meniu cu gustări dintr-un vagon de tren, dar n-am putut să nu mă întreb dacă naționalismul scoțian n-a mers un pic cam prea departe. Bieții oameni își refuză plăceri simple precum napolitanele Kit-Kat și plăcintele de Cornwall și în schimb mănâncă napi și înghit doctorii pentru picioare din patriotism. Mi se pare prea mult.

Cu ani în urmă – la începutul anilor 1980, cred – eram în Scoția când Anglia a jucat un meci de fotbal important cu Italia, pe care l-am urmărit în barul unui hotel din Aberfeldy,

comitatul Pertshire. La începutul meciului, Anglia a avut o ocazie de gol excelentă, dar eu am fost singurul din încăperea care a ridicat brațele. Câteva minute mai târziu, Italia a înscris și toți cei prezenți în bar au reacționat cu mare bucurie și au luat o înghițitură zdravănă din pahar, iar eu țin minte că m-am gândit: „Oamenii ăștia nu țin cu Marea Britanie”. Asta m-a neliniștit profund. Credeam că toți le fac galerie verilor lor. Eu am aclamat întotdeauna echipele Scoției și ale Țării Galilor și chiar ale Republicii Irlanda, în virtutea faptului că în esență ne înrudim cu toții. Chiar și acum încerc să fiu mărinimos și fac galerie Scoției în meciuri neutre, dar totodată o parte din mine își zice în taină: „Ducă-se dracului! Sper să nu bată nici măcar echipa Maltei”. Dorința mi-e îndeplinită uimitor de des.

În fine, m-am bucurat când Scoția a votat pentru rămânerea în uniune. Îmi plac scoțienii, mai ales aceia care nu mă privesc cu aerul că peste un minut s-ar putea să mă bage cu capul într-un zid.

Am dat stingerea devreme și am dormit ca un prunc, trezindu-mă doar când însoțitorul de tren mi-a bătut la ușă și mi-a oferit pe o tavă un mic dejun gătit, la care nu mă așteptasem și pe care l-am apreciat foarte mult.

— Avem două ore întârziere, mi-a zis el voios.

— O, am spus.

Am tras draperia. Eram în Highlands – munți și văi și o șosea neagră, îngustă, ce gonea paralel cu noi. Ce plăcut e să te trezești într-o altă țară! După o vreme am ajuns în gara Kingussie și am oprit, dar am stat atât de mult, încât oprirea a început să pară definitivă. În tren s-a lăsat genul de tăcere care-ți dă auz absolut. Auzeam voci în alte cabine și o muscă în

agonia morții, la geam. Am aruncat o privire afară și am văzut trei persoane pe care le-am recunoscut din bar, stând pe peron și fumând. Am coborât și am găsit o grămadă de oameni care stăteau afară. Însoțitorul de tren a trecut pe lângă mine și mi-a spus că un tren de marfă se defectase ceva mai încolo pe linie și că locomotiva noastră plecase să-l salveze. Aparent, trăiam acum într-o poveste cu Thomas, locomotiva cu aburi.

Nu mai știu cât am stat la Kingussie. Pot spune doar că am ajuns la Inverness, destinația noastră finală, la peste cincisprezece ore după urcarea în tren. Am mers pe jos până într-o zonă cu industrie ușoară, cam la un kilometru și jumătate de centrul orașului, de unde am închiriat o mașină și, ușurat și cu o atitudine pozitivă, am pornit spre nord-vest, spre Ullapool.

Ullapool e un sat îngrijit, într-un decor superb, pe malul lacului Broom, la aproximativ 111 kilometri de Inverness. M-am cazat la hotel, apoi am ieșit imediat să mă plimb, bucuros să-mi mișc din nou picioarele. Centrul satului era plin de turiști, care păreau toți la fel de relaxați și fericiți. Ullapool părea o așezare absolut agreabilă – prosperă, prietenoasă, foarte curată. Portul era dominat de un terminal pentru feriboturile spre Stornoway, pe insula Lewis, care crea impresia că lumea are treabă acolo, și existau niște magazine și galerii agreabile de cercetat. Mi-a plăcut totul.

Mi-a trecut prin minte că, dacă s-ar putea face toată Marea Britanie să fie așa – dacă s-ar putea cumva transpune ordinea asta confortabilă și prosperitatea discretă în orașe precum Blackpool și Grimsby –, s-ar obține o țară aproape perfectă. Pot să vă zic ce mi-ar plăcea să văd? Mi-ar plăcea să văd un guvern care spune: „Vom elimina această obsesie absurdă a creșterii economice cu prețul tuturor celorlalte lucruri. Marele succes

economic nu produce fericire națională. Produce republicani și Elveția. Așa că ne vom preocupa doar să fim fermecători, plăcuți și civilizați. Vom avea cele mai bune școli și spitale, cel mai confortabil transport public, cele mai însuflețite arte, cele mai utile și bine dotate biblioteci, cele mai grandioase parcuri, cele mai curate străzi, cele mai vizionare politici sociale. Pe scurt, vom fi ca Suedia, dar cu mai puțin hering și cu glume mai bune”. N-ar fi încântător? Dar firește că asta nu se va întâmpla niciodată.

M-am culcat lăudabil de devreme și m-am trezit a doua zi dimineată la cinci, pentru drumul de două ore cu mașina până la Cape Wrath. Dimineata era perfectă, iar eu mai mult decât entuziasmat. Aerul era curat și promitea o zi splendidă. Lumea întreagă era încă în pat când am pornit spre nord, pe mica șosea A835. Lumina răsăritului făcea vârfurile munților incandescente, ca barele unui șemineu electric. Peisajul era splendoare pură – kilometri nesfârșiți de dealuri, lacuri, mare întinsă, râulețe învolburate și văi înguste, toate amestecate mereu în noi combinații de o adorabilă grandoare de neîntrecut. Sentimentul de izolare nu era nici pe departe atât de puternic pe cât mă așteptasem. De-a lungul întregului drum am văzut case de mici arendași și hoteluri întinse pe maluri de lac, ba chiar și câte o comunitate mică. În satul Scourie am trecut pe lângă un indicator pe care scria *Plaja și locul de îngropăciune Scourie*, combinație ce părea încântătoare. („Mâine o îngropăm pe bunicuța. Nu uitați să vă aduceți costumul de baie.”) Eram foarte fericit.

Am sosit la cheiul pentru feriboturi puțin după șapte și jumătate, singura persoană de acolo, și mi-am luat în stăpânire

locul la malul apei. Decorul era senzațional – în fundal, dealuri monumentale cu vedere spre strâmtoarea Durness, care seamănă cu un fiord. Peninsula Cape Wrath, pustie, dar ademenitoare, se înălța la opt sute de metri mai încolo, de cealaltă parte a strâmătorii. Păsările coborau în picaj până aproape de oglinda apei. Pe o limbă de nisip depărtată, un butuc a prins viață – o focă! – și s-a unduit pe plajă până în apă.

Pe la 8:20 am văzut de cealaltă parte a apei pe cineva manevrând două microbuze, pe rând, în locul convenit de pe chei, apoi pe partea mea au sosit o sumedenie de oameni, toți odată. Un minut mai târziu, a sosit și un bărbat cu un aer autoritar și toți s-au îngrămădit în jurul lui, la capătul pasarelei, la vreo șase metri de mine. Oamenii îi dădeau bărbatului bani, iar el le elibera bilete. Mie nu-mi dădea nimeni atenție. Am mers la capătul pasarelei.

— Mă scuzați, dar am fost primul aici, i-am spus pe un ton de protest bărbatului.

— Oamenii ăștia și-au făcut rezervare, a răspuns el.

Acum trebuie să ne oprim un pic. Mă trezisem la 5 dimineața și condusesem două ore ca să ajung aici. Stătusem o oră în picioare în locul acela. De asemenea, mă aflam la vreo trei câni mari de cafea distanță de stabilitatea psihică deplină și în pragul unei afecțiuni periculoase, numită sevraj de cofeină. Nu era momentul potrivit să te joci cu nervii mei.

— Dar am încercat să-mi fac rezervare, am spus. Soția mea a sunat și i s-a spus că nu faceți rezervări.

— Trebuia să faceți rezervare, a repetat el și s-a întors ca să încheie o tranzacție cu un alt client.

I-am străpuns ceafa cu privirea. „Am încercat să-mi fac rezervare, țărănoiule!”, m-am tânguit într-o cămăruță cu pereți

capitonați din creierul meu, pe care o țin pentru conversații de felul ăsta. Cu glas tare și mai calm, am spus:

— Dar am încercat să fac rezervare. Bărbatul ne-a spus că nu faceți rezervări.

— A, înseamnă că ați vorbit cu Angus, a zis el.

Nu-mi amintesc ce nume a folosit de fapt, dar părea să creadă că asta explică faptul că bătusem degeaba drumul tocmai din Hampshire până-n îndepărtata Scoție. Am privit descurajat cum își conduce clienții pe rampă în jos și începe să-i urce pe un vas neacoperit.

— Vin de la o mie o sută de kilometri, am spus cu jale.

— Eu vin de la Calgary, s-a băgat în discuție o femeie plinuță cu un impermeabil galben, încântată să mă întreacă.

„O, dispari!”, am invitat-o insistent din cămăruța mea capitonată.

— E un loc liber, mi-a spus pilotul feribotului.

— Poftim?

— Dacă vreți, puteți să-l ocupați.

Mi-a arătat cu capul un loc neocupat.

Nedumerit, dar în culmea bucuriei, am urcat precipitat la bord, lovind-o ușor, dar intenționat pe femeia din Calgary cu rucsacul peste ceafă, și m-am așezat. I-am plătit pilotului 6,50 de lire pentru un bilet și feribotul a pornit.

Traversarea a durat numai vreo cinci minute. La celălalt capăt am urcat într-un microbuz care aștepta, i-am plătit șoferului încă 12 lire și, câteva minute mai târziu, cu microbuzul plin, am pornit pe un drum abrupt și plin de gropi. Cape Wrath se afla la 18 kilometri distanță, la capătul unei peninsule sterpe. Până la urmă, aveam să ajung acolo. Eram din nou foarte fericit.

Cape Wrath nu se numește așa din cauza condițiilor meteo nefavorabile². Aparent, *wrath* e un cuvânt nordic vechi care înseamnă „loc de cotitură” – unde coteau corăbiile vikingilor ca să se îndrepte spre casă –, însă condițiile sunt oricum destul de sălbatice. Iarna, ni s-a spus, vântul poate atinge 225 de kilometri pe oră. Apele din jurul nordului Scoției, unde se întâlnesc Marea Nordului și Atlanticul, ar fi cele mai învolburate din lume. În timpul unei furtuni din secolul al XIX-lea, ceva mai la est, pe coastă, un val a izbit vârful unui far aflat la aproape șaizeci de metri deasupra nivelului mării și a smuls o ușă din tâțâni. Asta e o vreme destul de categorică.

Șoferul nostru, un om vesel pe nume Reg, sporovăia constant în timp ce târâia vehiculul pe lângă și prin gropi. Teoretic, șoseaua spre Cape Wrath e o autostradă publică, U70, dar ultima oară a fost asfaltată în 1956 și are mai multe găuri decât asfalt. Traversează un ținut mlăștinos întins și pustiu, presărat ici și colo cu camioane militare și autoblindate vechi, puse acolo pe post de ținte.

A durat cam o oră ca să parcurgem cei 18 kilometri până la cap, unde ne-a întâmpinat un far mare, vopsit în negru și alb, ce străjuia marea învolburată de pe o faleză înaltă. Farul a fost construit în 1828 de Robert Stevenson, bunicul lui Robert Louis Stevenson. Azi e automatizat și nu e nevoie să-i asigure nimeni funcționarea. Există un îngrijitor, pe nume John Ure, care ține o cafenea pentru vizitatori într-una din clădirile anexe, descoperire care m-a bucurat, firește. Ure e singurul locuitor permanent al peninsulei și probabil că-și petrece cea mai mare parte a vieții fiind cel mai izolat om din Marea Britanie.

Nu prea ai ce să faci la Cape Wrath. Farul e închis pentru vizitatori, așa că poți doar să hoinărești și să te bucuri de priveliști sau să intri în cafenea. M-am oprit pe un delușor acoperit de iarbă și am privit o vreme faleza aspră și foarte frumoasă ce se întindea spre îndepărtatul Cap Dunnet. La est, nu departe de mal, se afla o întindere mare de pământ, care nu putea fi decât Hoy, cea mai sudică dintre Insulele Orkney. M-am informat mai târziu și am descoperit că până la ea sunt 129 de kilometri. Chiar e posibil să vezi atât de departe?

Am făcut înconjurul farului, apoi m-am dus până pe buza prăpăstiei stâncoase din fața lui și m-am uitat prudent în jos. E un hău de 91 de metri până la stâncile ascuțite și valurile tunătoare. Aici e cu adevărat capătul Marii Britanii. În față nu aveam decât mare dănuitoare până la calota glaciară, iar spre stânga, un pustiu tot atât de vast până la Newfoundland. Am rămas acolo câteva minute, gândindu-mă cu o mândrie ascunsă că eram omul aflat cel mai la nord-vest din Marea Britanie. Cât de des ai ocazia să spui așa ceva?

Acum, că ajunsesem la capăt, mă așteptam să mă cuprindă vreun sentiment de finalitate și împlinire. Eram conștient, firește, că nu-mi forțasem trupul până la limită ca să ajung aici, ba chiar dormisem buștean în cea mai mare parte a timpului în care călătorisem prin Scoția. Chiar și așa, era un moment însemnat. Poate că nu sunt primul om din istorie care a atins ambele capete ale Liniei Bryson, însă eram cu siguranță primul care o făcuse și o și știuse.

Iaca așa stăteam eu cu mâinile la spate, privind țintă în vânt și așteptând răbdător, dar nu m-a cuprins nici un sentiment aparte. După o vreme am renunțat la idee și, în schimb, m-am mai plimbat puțin pe faleză, apoi am intrat în cafenea, cu

speranța că domnul Ure poate face ceva în privința nevoii mele foarte acute de cofeină. Din fericire, putea.

II

Am mai petrecut câteva zile cutreierând prin Highlands. Am mers la Inverness și am vizitat câmpul de luptă de la Culloden, unde și-au pierdut viața două mii de soldați luptând cu englezii, iar de acolo, la Glencoe, unde au murit și mai mulți în celebrul masacru al clanului Macdonald de către clanul Campbell, și am cugetat sumbru că istoria Highlands înseamnă cinci secole de cruzime și vărsare de sânge, urmate de două secole de mult prea multă muzică de cimpoi. Am luat un feribot de la Port Appin până pe insula Lismore, în mijlocul lacului Linnhe, și m-am plimbat și pe acolo. A fost splendid, deși a plouat mult. Experiența mea preferată a fost la Glenelg, la un mic golf cu o priveliște frumoasă spre larg și spre insula Skye. Chiar lângă Glenelg, într-un luminiș tihnit ce pare că e rareori vizitat, se înalță două structuri cu totul extraordinare. Se numesc *broch* și se găsesc numai în Scoția.

Un *broch* e un turn de piatră preistoric, de regulă înalt de vreo nouă metri și cu circumferința de vreo optsprezece metri la bază, cu formă cam ca aceea a turnurilor de răcire de la centralele nucleare, făcut din pietre stivuite cu grijă după un model complicat, ce presupune doi pereți și, între ei, o cavitate. Nici unul nu conține pic de mortar, și totuși au fost atât de bine construite, încât chiar și după 2.500 de ani majoritatea sunt în mare măsură intacte. Acestea două de la Glenelg au reputația de a fi cele mai frumoase din Scoția și sunt remarcabile într-un

mod discret și elegant. Dar cel mai mult îmi plăcea misterul lor desăvârșit. Nimeni n-are idee la ce au servit.

Ar fi fost inutile ca locuințe sau locuri de întrunire de un fel sau altul, pentru că nu aveau ferestre, iar înăuntru era mai mult sau mai puțin beznă. Nu există nici un semn că ar fi fost vreodată îngropat cineva în ele. S-a avansat ipoteza că au fost bastioane defensive, însă oamenii care s-ar fi înghesuit în ele s-ar fi întemnițat, practic, într-un spațiu întunecos, lăsându-i pe invadatori să se servească din holdele și animalele lor. Nu pare prea plauzibil. Poate că au fost turnuri de pază, dar multe se află în locuri în care nu era mare lucru de văzut. De regulă, sunt izolate, însă ici și colo, ca la Glenelg, sunt câte două. După cum au fost construite, s-ar părea că trebuiau împărțite în mai multe etaje, dar toate au fost ridicate în locuri cu prea puțin lemn pentru podele. Pe scurt, absolut tot ce ține de ele e derutant.

Cum stăteam acolo, mi-a trecut prin minte că acesta e unul dintre lucrurile care-mi plac foarte, foarte mult la Marea Britanie: nu poate fi cunoscută. E atât de complexă, încât depășește capacitatea unui om de a vedea sau de a înțelege sau de a începe să cunoască. Conține atâtea lucruri, că nimeni nu poate să spună categoric cât de multe sunt în realitate. Nu-i așa că e splendid? Citisem întâmplător un articol în *Current Archaeology* despre un bărbat pe nume Olaf Swarbrick, de profesie veterinar, care și-a petrecut o bună parte din viață căutând monoliții verticali străvechi din Marea Britanie. Se pare că nimeni nu o mai făcuse înaintea lui. Swarbrick a găsit 1.502 monoliți în 1.068 de locuri. Cifra e mult mai mare decât pare. Dacă ai vrea să vizitezi un monolit pe săptămână, ți-ar lua 20 de ani să-i vezi pe toți.

Asta e situația cu toate celelalte lucruri istorice din Marea Britanie. Dacă ai încerca să vizitezi toate bisericile medievale din Anglia – numai din Anglia –, în ritmul de una pe săptămână, ți-ar trebui 308 ani. Ai avea nevoie de alte perioade descurajant de lungi ca să vizitezi toate cimitirele istorice, reședințele aristocratice, castelele, forturile îngropate din Epoca Bronzului, siluetele uriașe cioplite pe coaste de deal și toate celelalte categorii de construcții. Numai vizitarea *broch*-urilor ar dura un deceniu. Toate siturile arheologice cunoscute din Marea Britanie ar presupune nu mai puțin de 11.500 de ani.

Înțelegeți ce vreau să spun. Marea Britanie e infinită. Nici un alt loc din lume nu oferă mai multe de văzut într-un spațiu mai mic – nici un altul cu un palmares mai bogat de productivitate interesantă și valoroasă, pe o perioadă mai îndelungată, la un nivel mai înalt. Nu e de mirare că nu-mi părea încheiată călătoria mea. Era imposibil să văd totul.

Am plecat acasă cu acest gând, care nu m-a părăsit nici în America, unde a trebuit să merg din nou, pentru munca mea. Într-o zi, nu mult după vizita la Cape Wrath, mă aflu într-un magazin universal foarte liniștit din Indianapolis doar ca să-mi omor timpul, când o vânzătoare s-a hotărât să devină noul meu cel mai bun prieten și mentor. M-a urmărit în tot raionul de îmbrăcăminte bărbătească și a identificat, săritoare, fiecare tip de articol pe care-l atingeam.

— Acelea sunt cravatele noastre, zicea ea. Avem cravate și pe partea aceasta a mesei.

Îi mulțumeam, iar ea îngâna „Îhâm”. Avea cam nouăzeci și opt de ani. În cele din urmă s-a interesat de accentul meu. I-am spus că crescusem în Iowa și că trăiam de mulți ani în Anglia.

— *Anglia?* a repetat ea cu o uimire nedisimulată. De ce trăiți în *Anglia*?

„Pentru că nu seamănă deloc cu Indianapolis”, a fost primul și cel mai sincer gând al meu, dar firește că nu l-am rostit. Am zis doar ceva vag, cum că mă însurasem cu o englezoaică și-mi plăcea acolo.

— Îhâm, a făcut ea. Iar aici avem pantofi.

Mi-a trecut prin minte după aceea, când mă relaxam într-un restaurant din apropiere (căci trăiam viața din plin la Indianapolis), că întrebarea ei era rezonabilă. De ce să aleg să părăsesc cea mai de succes țară din lume, unde impozitele mele ar fi întotdeauna mai mici, casa mea mai caldă, porțiile mele de mâncare mai mari, plăcerile mele mai nemijlocite și mai numeroase, ca să trăiesc pe o insulă ploioasă dintr-o mare rece și cenușie?

Cum se întâmplă cu majoritatea lucrurilor pe care le luăm ca atare, nu prea aveam un răspuns. Cel puțin nu unul cumpănit. Dacă mi-ar cere cineva: „Spune-mi cinci lucruri care-ți plac cel mai mult la Marea Britanie”, ar trebui să cer timp de gândire. Am hotărât să fac o listă cu principalele mele cinci motive pentru care am ales să trăiesc acolo. (În afară de familie și prieteni, trebuie să consemnez.) Primul motiv îl știam deja, datorită vizitei la *broch*-urile de la Glenelg: Marea Britanie e încântător și inepuizabil de interesantă. Dar oscilam cu privire la celelalte patru.

Acolo, în restaurant, am scos un carnet și am început să enumăr tot ce e britanic și-mi face plăcere, care-mi trecea prin minte la întâmplare:

Că spui „Ești coaiele câinelui”⁴ ca expresie a afecțiunii sau admirației
Rulada cu gem, servită cu cremă de vanilie
Hărțile Serviciului Topografic Național
*I'm Sorry I Haven't a Clue*⁵
*Cream tea*⁶
Proгноza meteo pentru transportul maritim
Moneda de 20 de penny
Serile de iunie, pe la 8 seara
Că simți mirosul mării înainte s-o vezi
Satele cu nume ridicole, ca Shellow Bowells⁷ și Nether Wallop⁸

Când m-am oprit ca să analizez lista, am realizat că e alcătuită numai din lucruri pe care nu le-aș fi întâlnit niciodată dacă n-aș fi venit în Anglia. Asta e minunat când ești străin: ai posibilitatea să-ți petreci viața cu un set nou de atașamente culturale, pe lângă cele pe care le-ai moștenit la naștere. Oricine are o a doua țară e foarte favorizat, după părerea mea, dar dacă țara a doua e deosebit de interesantă, însuflețită și diversă – dacă are *cream tea*, o istorie nobilă și o zi liberă în plus de Crăciun –, ei bine, după părerea mea, astea-s coaiele câinelui. Oricum, acesta a devenit al doilea motiv al meu: Marea Britanie mi-a dăruit un milion de lucruri bune pe care altfel nu le-aș fi avut.

Motivul al treilea constă în faptul că Marea Britanie e fundamental normală la cap. Apreciez asta la o țară. Regret să mărturisesc că și asta mi-a trecut prin minte în timp ce călătoream prin țara mea natală. Bineînțeles că America e o țară minunată. Gândiți-vă cum ar arăta lumea azi dacă Statele Unite n-ar fi intervenit în al Doilea Război Mondial și nu s-ar fi ocupat după aceea de reconstrucție. America ne-a dat o lume modernă bunicică și nu primește întotdeauna suficiente

mulțumiri pentru asta. Dar, din motive care zău că-mi scapă, a devenit și spectaculos de îngăduitoare cu prostia.

Gândul ăsta mi-a venit ultima dată în minte pe când mă aflam în cafeneaua unui hotel din Baltimore și citeam ziarul local, *Sun*, și am văzut o știre despre adoptarea de către Congres a unei legi care interzice Departamentului pentru Sănătate și Servicii Umane din SUA să finanțeze cercetări care ar putea duce, direct sau indirect, la introducerea controlului asupra armelor de foc.

Permiteți-mi să reiau ideea, cu alte cuvinte. Guvernul Statelor Unite refuză să lase oamenii de știință să folosească bani federali pentru a studia violența cu arme de foc, dacă există posibilitatea ca ei să găsească o cale de a diminua violența. Nu poți fi mai prost de atât. Dacă ai lua toți comentatorii de la Fox News, i-ai pune laolaltă într-o cameră și le-ai cere să vină cu o idee mai idioată și mai fără noimă, n-ar reuși.

Marea Britanie nu e așa, din fericire! În chestiunile delicate și emoționale precum controlul armelor de foc, avortul, pedeapsa capitală, predarea evoluționismului în școli, folosirea celulelor stem în cercetare și cât șovinism trebuie să manifesti ca să fii considerat acceptabil de patriotic, Marea Britanie e calmă, moderată și are o atitudine de om matur, iar pentru mine asta contează foarte mult.

Calitatea vieții e al patrulea motiv. Ritmul și coordonatele vieții britanicilor – aprecierea plăcerilor mărunte, un fel de moderație în ceea ce privește lăcomia în general – au ceva care face viața straniu de agreabilă. Britanicii chiar sunt singurul

popor din lume care se bucură sincer când are în față o băutură fierbinte și un simplu biscuit.

În comparațiile internaționale privind calitatea vieții, Marea Britanie iese întotdeauna admirabil de bine. Unele popoare sunt mai fericite, altele sunt mai bogate, însă aproape nici unul nu e mai fericit și mai bogat. Marea Britanie se situează aproape de vârful clasamentului și la categoria „satisfacția față de viață”, ceea ce trebuie să recunosc că mă surprinde. Cunoscută țara asta destul de bine, de patruzeci de ani, și nu-mi amintesc să fi întâlnit vreodată un om pe care să-l poți declara într-adevăr mulțumit, dar pe urmă mi-am dat seama că tocmai asta e secretul.

Vedeți, britanicii sunt întotdeauna fericiți când trebuie să fie – când soarele strălucește și au ceva de băut în mână și lucruri de felul ăsta –, dar se pricep foarte bine și să rămână fericiți când alții s-ar clătina. Dacă, de pildă, se plimbă la țară și începe să plouă, își pun hainele impermeabile și acceptă că pur și simplu așa e uneori. Când trăiești în clima britanică, înveți răbdarea și stoicismul. Admir asta.

Dar ceea ce-i individualizează cu adevărat pe britanici e faptul că, atunci când lucrurile merg foarte prost și au un motiv legitim să se plângă din tot sufletul, amarnic și multă vreme, atunci sunt cel mai fericiți. Un britanic aflat pe un câmp minat, după ce o mină i-a spulberat un picior, și care poate spune „Ți-am zis eu că așa o să se întâmple!” e de fapt un om fericit. Chiar îmi place să văd asta la un popor.

Al cincilea motiv e unul pe care l-am știut de la bun început. L-am lăsat la urmă doar pentru că e cel mai important pentru

mine. Nu cred că veți fi surprinși să aflați că e vorba de frumusețea zonelor rurale. Dumnezeuule, ce realizare!

Chiar după întoarcerea acasă din America am călătorit într-un loc în care sperasem să ajung în peregrinările mele pentru a scrie cartea de față: străvechiul White Horse de la Uffington. E uriașa siluetă stilizată cu pietriș de calcar a unui cal, lungă de aproape 120 de metri, pe un deal din Oxfordshire. E frapant de modernă – parcă ar fi gândit-o Picasso – și foarte frumoasă. Se află mai jos de drumul și mai vechi cunoscut drept Ridgeway.

Aici Anglia e într-adevăr antică. Ridgeway e o arteră principală de circulație de cel puțin zece mii de ani. Vreme îndelungată, nimeni n-a putut spune ce vechime are White Horse, dar acum, printr-o procedură numită luminiscență stimulată optic, s-a stabilit că galopează pe dealul lui de trei mii de ani. Deci e mai vechi decât Anglia și decât limba engleză. Și de-a lungul tuturor acestor secole a fost întreținut neîncetat. Dacă oamenii n-ar urca pe deal ca să-l îngrijească, iarba ar crește pe deasupra pietrișului de calcar și White Horse ar dispărea. White Horse e o creație splendidă, însă conservarea lui și întreținerea neîntreruptă de-a lungul a trei mii de ani sunt, poate, și mai splendide.

De fapt, calul nu se vede de pe Ridgeway. Trebuie să cobori parțial dealul ca să-l vezi cât de cât, și nici atunci nu-ți dai seama ce e, din cauza imensității sale. Dar dacă de pe White Horse Hill nu poți vedea calul, poți să admiri ținutul din jur pe kilometri întregi, și e și acesta teribil de frumos. Am spus-o de multe ori, dar n-am cum să fac altfel: nu există în lume peisaj conturat cu mai multă artă, mai fermecător sau care să te facă să te simți mai bine decât zona rurală din Marea Britanie. E cel mai mare parc din lume, cea mai desăvârșită grădină a naturii.

S-ar putea să fie cea mai glorioasă realizare a poporului britanic.

Nu trebuie decât să o îngrijim. Sper că nu e prea mult.

- [1.](#) Preparat scoțian din inimă, plămâni și ficat de oaie sau vițel, tocate, amestecate cu seu, ceapă, fulgi de ovăz și condimente și fierte în stomacul animalului sacrificat.
- [2.](#) *Cape Wrath* s-ar traduce prin „Capul Furiei”.
- [3.](#) A doua zi de Crăciun, zi liberă în Marea Britanie.
- [4.](#) „You’re the dog’s bollocks”.
- [5.](#) Emisiune umoristică transmisă la BBC Radio.
- [6.](#) Masă ușoară, care include ceai, briose, smântână și gem, servită după-amiaza.
- [7.](#) Aproximativ: Mațe Înguste.
- [8.](#) Aproximativ: Bumbăcenii din Vale.

Scurtă postfață și mulțumiri

În intervalul dintre evenimentele descrise mai sus și publicarea volumului de față s-au întâmplat multe în Marea Britanie, mai ales în iunie 2016, când poporul Marii Britanii a votat într-un referendum să se retragă din Uniunea Europeană, după patruzeci și trei de ani de apartenență. David Cameron a demisionat imediat din funcția de prim-ministru și a fost înlocuit de Theresa May, fostul ministru de Interne din guvernul său.

Pentru mulți dintre noi, votul britanic a părut un fel de nebunie. Cei care s-au pronunțat în favoarea „Brexit”, cum a ajuns să fie cunoscut la scară largă întregul demers, și-au imaginat un scenariu straniu și neplauzibil în care Marea Britanie ar putea să negocieze cumva o nouă relație cu UE, prin care să-și poată păstra majoritatea beneficiilor statutului de membru al UE, în special liberul schimb, scăpând totodată de toate inconvenientele, cum ar fi contribuțiile financiare ca membru și angajamentul de a rămâne deschisă în fața imigrației din UE.

După ce a votat în septembrie 2014 să rămână în Regatul Unit, Scoția a reluat discuțiile despre secesiune și insinuări similare s-au făcut auzite și din Irlanda de Nord. Varianta secesiunii totale a Regatului Unit, cu unele părți rămânând în UE, iar altele nu, a început să pară posibilă. La vremea scrierii acestui paragraf (august 2016), nimeni, nicăieri, nu avea nici cea mai vagă idee cum va evolua situația, dar era greu de imaginat un scenariu plauzibil care să nu fie cel puțin ușor catastrofal pentru viitorul Marii Britanii.

Revenind la lucruri mai vesele, în octombrie 2014 fiica mea Felicity, văzută ultima oară foarte însărcinată în capitolul 4, a născut (Daphne, superbă, mulțumesc), iar în luna următoare am devenit cetățean al Regatului Unit, în cadrul unei ceremonii restrânse la Winchester, și mă bucur să fac parte din acest regat mai departe, atât cât și el, și eu existăm într-un fel sau altul.

Trebuie să menționez că o primă versiune a povestirii de la începutul cărții – despre întâlnirea mea dureroasă cu o barieră automată într-o parcare din Franța (reală, de altfel) – a apărut mai întâi în cadrul unui îndemn la acțiune caritabilă organizat cu amabilitate de audible.co.uk la apelul Love Hearts, pentru a ajuta secția de cardiologie de la spitalul de pediatrie Great Ormond Street din Londra. Le sunt îndatorat echipei de la Audible și lui Sally Page, șefa departamentului pentru afaceri, pentru sprijinul lor generos față de această cauză mai mult decât respectabilă.

Ca întotdeauna, port o imensă recunoștință multor oameni, pentru sprijin și îndrumare în pregătirea acestei cărți. Vreau să le mulțumesc în mod special redactorilor și editorilor mei cu răbdare de sfinți: Larry Finlay, Marianne Velmans, Gerry Howard și Kristin Cochrane, și colegilor lor, Katrina Whone, Suzanne Bridson și Deborah Adams, precum și foarte versatilului și talentatului Neil Gower pentru copertă, ilustrații și hartă.

Le sunt foarte îndatorat și prietenilor mei buni și cavalierești Aosaf Afzal, John Flinn, Andrew Orme, Daniel Wiles, Matt și Anya Ridley, Josef și Britta Vormoor și întregii familii Davidson – John, Donna, Max și Daisy.

Le sunt cât se poate de recunoscător pentru ajutor lui Margaret Paren, director executiv al Parcului Național South Downs, și colegilor ei, Nick Heasman, Chris Manning și Nina Williams; lui Beth McHattie de la English Heritage; lui Kate Davies și Lucy Barker de la Stohenenge; și lui Edward J. Davis de la Davis Wright Tremaine LLP din New York.

Mulțumesc și întregii mele familii, cu mulțumiri speciale fiicei mele Catherine pentru munca devotată de secretară și fiului meu Sam pentru fotografia autorului. Mai presus de toate și ca întotdeauna, cele mai speciale mulțumiri iubitei și infinit de răbdătoarei mele soții, Cynthia.

Despre autor

Între cărțile de călătorie bestseller ale lui Bill Bryson se numără *The Lost Continent, Neither Here Nor There* (Călătorii prin Europa) și *Notes from a Small Island* (Însemnări de pe o insulă mică), votată într-un sondaj național drept cartea care reprezintă cel mai bine Marea Britanie. Elogiata sa cartea de istorie a științei, *A Short History of Nearly Everything* (Despre toate, pe scurt), a câștigat Premiul Aventis al Societății Regale, precum și Premiul Descartes, cea mai înaltă distincție pentru literatură din Uniunea Europeană.

Bryson a scris cărți despre limbaj, despre Shakespeare și despre propria-i copilărie în ilara carte de memorii *The Life and Times of the Thunderbolt Kid*. Ultimele sale bestsellere laudate de critică au fost lucrări de istorie – *At Home: a Short History of Private Life* (Acasă) și *One Summer: America 1927*. O altă carte de călătorie, *A Walk in the Woods* (O plimbare prin pădure), a cunoscut o ecranizare importantă, cu Robert Redford, Nick Nolte și Emma Thompson în rolurile principale.

Bill Bryson s-a născut în Midwestul american și acum trăiește în Regatul Unit. Fost rector al Universității Durham, a fost președintele Campaniei pentru protejarea Angliei rurale timp de cinci ani și este membru onorific al Societății Regale.